BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 22 maja 1933 | NR. 14

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranica 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

Mgr. H. Krupski
Dyrektor Izby Przem.-Handlowej w Gdyni.

Handel i przemysł w Gdyni w świetle obecnej polityki reglamentacyjnej, kompensacyjnej i celnej

Narady w sprawie wzmocnienia aparatu handlowego w Gdyni, które stanowiły porządek dzienny ostatnich posiedzeń Komisji dla spraw handlu przy Panu Ministrze Przemysłu i Handlu, obejmowały między innemi także dział odnoszący się do pewnych posunięć w dziedzinie ogólnej polityki handlowej; dotyczące uchwały miały na celu poparcie rozwoju przemysłu i handlu w porcie gdyńskim, dalej usprawnienia handlu hurtowego towarami importowanymi i eksportowanymi drogą morską, wreszcie w konsekwencji stworzenie w jedynym porcie polskim bazy handlowej, spełniającej funkcję rozdzielczą dla zaopatrywania kraju w artykuły zamorskie.

Pomimo uzgodnienia w tym przedmiocie poglądów czynnika urzędowego i sfer gospodarczych zdajemy sobie sprawę, że pewne przestawienie handlu krajowego powyższymi artykułami na Gdynię wymaga dłuższego okresu czasu, ewolucyjnego rozwoju a nawet pewnych ofiar ze strony zainteresowanych branż i że niejednokrotnie jeszcze reprezentanci interesów gdyńskich będą zmuszeni wywalczać posłuch dla swych wniosków na terenie ogólno-gospodarczym w celu osiągnięcia zamierzonych celów.

Uchwały powzięte i uzgodnione na posiedzeniu Komisji dla spraw handlu zawierają przedewszystkiem stwierdzenie, że zapoczątkowana z końcem roku 1931 preferencyjność celno-morska związana z obrotem kompensacyjnym oraz wogóle wprowadzenie ulgowych morskich stawek celnych przyczyniła się pierwszorzędnie do zwiększenia importu artykułów wartościowych przez Gdynię, co, o ile chodzi o bawełnę, owoce świeże i suszone, herbatę, kawę, kakao i korzenie, wyraża się w następujących cyfrach:

	1930	1931	1932	styczeń-kwiecień 1933
bawełna	564 t.	6.063 t.	26.063 t.	17.442 t.
owoce świeże i suszone	614 t.	2.102 t.	22.604 t.	12.060 t.
herbata, kawa, kakao i korzenie	—	308 t.	7.303 t.	7.861 t.

Powyższe cyfry wskazują dowodnie na to, że tylko drogą dalszej rozbudowy tego systemu wzmocnić możemy obroty portowe, zwiększyć zasięg i ilość naszych linij regularnych i zapewnić naszemu portowi szybki rozwój handlowy.

Naturalnie polityka kompensacyjna jako taka zwłaszcza w odniesieniu do importu artykułów kolonjalnych drogą morską jest z punktu widzenia ogólnej gospodarki przy dzisiejszej strukturze gospodarki światowej wskazana nawet konieczna, niemniej jednak o ile chodzi o wzmożenie ruchu handlowego w porcie tymi artykułami jest hamującą, gdyż ogranicza import uzależniając go od kompensaty eksportowej; pociąga to za sobą zmniejszenie zbytu artykułów kolonjalnych i tak w Polsce w stosunku do innych krajów mało konsumowanych.

W miarę zatem odbudowywania systemu kompensacyjnego należałoby nadal utrzymać w mocy preferencyjność celno-morską i ją rozbudowywać. Taka polityka umożliwi uruchomienie w Gdyni składów konsygnacyjnych, hal aukcyjnych, giełdy towarowej na zamorskie artykuły importowane i stworzy z niej port handlowy, odpowiadający potrzebom wielkiej Polski i jej naturalnego zaplecza zagranicznego.

Dla ilustracji przytocze, że np. sprzedaż owoców południowych w drodze aukcji, zarówno dla wewnętrznego spożycia, jak i dla zagranicy w Gdyni mogłaby tylko wtedy należycie funkcjonować, gdyby zakupywane na aukcji owoce były poza kontyngentem i gdyby cło zostało tak zmienione, aby załadowca zagraniczny mógł deponować tutaj większe ilości tych artykułów bez obawy zepsucia towaru niewykupionego, co miałoby niewątpliwie miejsce, gdyby do rozmaitych sortymentów importowanego artykułu, zwłaszcza gorszego, stosowana była jednaka stawka celna.

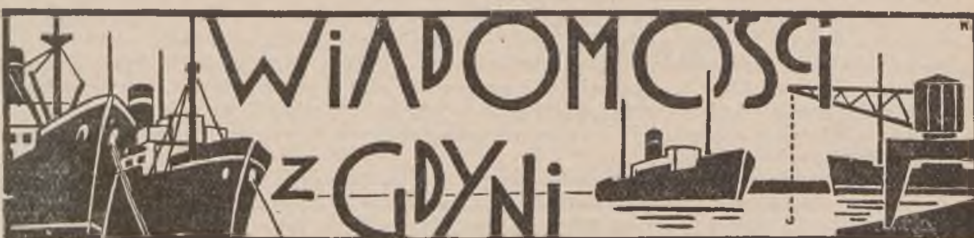
Dalej uzgodniono celowość powstania t. zw. przemysłu handlowego czyli przemysłu pomocniczego dla handlu w Gdyni. Mam tu na myśli pakownie i palarnie kawy, sortownie i pakownie herbaty, dojrzewalnie bananów, pralnie i oczyszczalnie owoców suszonych itp. Instalowanie się takich warsztatów pracy w porcie jest pożądane i tego rodzaju placówki należy zaszeregować do procederów, przyczyniających się do rozwoju i rozbudowy portu. Wychodząc z tego założenia winne rzeczone przedsiębiorstwa korzystać z pewnej ochrony i przywilejów, co wyrażałoby się w udzieleniu preferencyj kontyngentowych i celnych. Samorząd gospodarczy, który słusznie zastrzegł sobie w tej dziedzinie prawo opinjowania, niewątpliwie przy każdej sposobności da wyraz pełnemu zrozumieniu potrzeb handlu portowego zwłaszcza o ile chodzi o poparcie jego pionierskiej pracy, która bądź co bądź w trudnych warunkach technicznych, finansowych i konkurencyjnych się odbywa, kładąc fundamenty pod budowę wielkiego handlu polskiego typu morskiego. Bez takiego zrozumienia handel w porcie gdyńskim nie mógłby się rozwinąć a ewentualna krótkowzroczna polityka przeciwstawiająca się temu szłaby na rękę konkurencyjnym portom handlowym, zwłaszcza niemieckim, które i tak zawistnym okiem patrzą na niebezpiecznego konkurenta, jakim jest Gdynia. Nie na to budowaliśmy wielkim wysiłkiem społecznym port gdyński, aby miał się stać wygodnym placem przeładunkowym dla warsztatów handlowych w obcych portach: tam bowiem nadal koncentrowałyby się zyski z pośrednictwa, przeładunku i tranzytu. Sądzę, że pogląd na tą sprawę powinien być w sferach gospodarczych Polski jednolity, że chcemy w najbliższym czasie widzieć Gdynię polskim Hamburgiem, Bremą, Kopenhagą, chcemy tutaj jeździć i tu zakupów dokonywać.

O ile chodzi o uprzywilejowane traktowanie gdyńskich importerów przy przydziałach kontyngentów przywozowych, to uzgodnione zostało, na Komisji dla spraw handlu, że gdyńskim firmom hurtowym przyznane będzie podwyższenie udziału procentowego w globalnej sumie dzielonych kontyngentów ponad normalny udział przypadający ze statystyki spożycia.

Dla uruchomienia hurtu gdyńskiego sądzę, że wszelkie zapotrzebowanie gdyńskiego importera winno być przez czynnik miarodajny w całości honorowane. Nie mogą zachodzić wypadki jak to dzisiaj ma miejsce, że importer gdyński częstokroć zniewolony jest poszukiwać na rynku zezwoleń przywozowych, gdyż nie może zaopatrzyć swego klienta. Koniecznością zatem jest stosowanie jak najdalej idącego liberalizmu, gdyż jakiekolwiek krępowanie inicjatywy kupca gdyńskiego przeciwstawiałoby się interesom portu.

Poza samymi przydziałami zabijający wprost jest tryb postępowania przy wydawaniu zezwoleń przywozowych lub innych zaświadczeń. Uzyskiwanie tych dokumentów przez zainteresowanego importera trwa niewspółmiernie długo czasami kilka tygodni wskutek skomplikowanych formalności przy ich wystawieniu. Sądzę, że zdecentralizowanie tych agend i upoważnienie jakiegoś urzędu w Gdyni względnie w poruczonym zakresie działania Izby Przemysłowo-Handlowej gdyńskiej do wystawiania i doręczania odnośnych zaświadczeń podobnie jak to spełnia Generalny Komisarjat Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku, jest koniecznem.

Jeżeli zatem jeszcze raz rozważymy sobie wyżej omówiony odcinek zagadnień gospodarczych w Gdyni, to musimy wypośrodkować generalną tezę, że usprawnienie i wzmożenie ruchu handlowego w Gdyni zwłaszcza w dziedzinie handlu zamorskiego uzależnionym jest od niekrępowanej inicjatywy prywatnej kupca przy stosowaniu do jego poczynań planowej i preferencyjnej polityki handlowej.



OBROTY GDYNI Z POSZCZEGÓLNEMI PAŃSTWAMI W R. 1932.

Biorąc pod uwagę ogólny udział obrotów towarowych poszczególnych państw w odniesieniu do portu gdyńskiego, analiza tych obrotów przedstawia się następująco:

SZWECJA: Pierwsze miejsce w obrocie towarowym z Gdynią zajęła Szwecja. Ogólny udział jej wyniósł 2.056.182,9 t, z czego 35.715,2 t przypadło na przywóz i 2.020.467,7 t. na wywóz. W przywozie ze Szwecji dominującą rolę odgrywały wysoko procentowe rudy żelazne — 30.854,8 t. przywiezione do polskich hut żelaznych, jakoteż idące tranzytem do Czechosłowacji. Prócz tego na wzmiankę zasługują następujące towary: złom żelazny — 2.339.4 t, celuloza — 1.803,1 t., miedź — 157,3 t i kamienie brukowe — 281,6 t.

W wywozie najważniejszą pozycję stanowił węgiel polski — 1.985.699,9 t i koks — 4.685,— t. a następnie cukier — 14.667,8 t., sól kamienna — 3.916,7 t., sole potasowe — 1.940,— t., nawozy azotowe — 1.954,9 t., saletra wapniowa — 4.258,1 t., dwusiarczan sodu — 1.787,7 t., wreszcie chlorek wapnia — 253,8 t., cynk — 985,1 t. i ryż wyłuszczony z gdyńskiej łuszczarni — 124,6 t. Wszystkie towary wywożone do Szwecji były polskiej produkcji.

Wywóz towarów prócz węgla i koksu wynosił: 30.084,8 t. i ilościowo mniej-więcej równoważyły się z przywozem.

NORWEGJA: Kraj ten zajął drugie miejsce w obrocie z Polską przez port gdyński. Obrót towarów wyniósł 638.325,2 t., z czego 20.282,5 t. stanowił przywóz i 618.042,7 t. wywóz. Dominującą rolę w przywozie z tego kraju stanowił złom żelazny — 16.589,6 t., następnie śledzie 3.258,4 t. i tran — 159,9 t. W wywozie gros, bo 615.056.8 t. stanowi węgiel a następnie koks — 990,— t., cukier — 730 t., rury żeliwne — 434,— t.. mąka ryżowa — 300,1 t. i saletra wapniowa polskiej produkcji — 286,9 t.

DANJA z ISLANDJĄ. Ogólny obrót towarowy z portem gdyńskim wyniósł 629.733,8 t., w czem 32.340 t. stanowił przywóz i 597.393,8 t. wywóz. W przywozie gros stanowił złom żelazny — 29.439,— t., z reszty należy nadmienić: skóry — 522.2 t., owoce świeże — 373.4 t., śledzie islandzkie —180,8 t., nasiona oleiste — 106,4 t., makuchy — 220,— t., tłuszcze zwierzęce surowe — 174,6 t., jelita — 141.2 t.. bawełna — 334.7 t. i cały szereg towarów wysokowartościowych. W wywozie, prócz węgla: 559.888,1 t. do Danji i 21.528,— t. do Islandji, stanowiącego jednak gros eksportu polskiego. następujące towary zasługują na wzmiankę: cukier — 9.459,5 t., nawozy azotowe z Chorzowa i Mościc — 1.946 t., makuchy — 1.207,5 t., żyto — 1.268,3 t. Reszta wywozu składała się z towarów drobnicowych wysokowartościowych. Wywóz prócz węgla stanowi ilościowo ca 50% przywozu.

WIELKA BRYTANJA Z DOMINJAMI: Towary w obrocie z Wielką Brytanją wraz z jej dominjami są może najbardziej zróżniczkowane i stanowią może najciekawszy objaw wymiany towarowej. Ogólny obrót stanowi cyfrę — 369.984.6 t., w czem 80.594,6 t. wynosi przywóz i 289.390,— t. wywóz. Kraje te zajmują zatem w przywozie do portu gdyńskiego pierwsze miejsce, jakoteż to samo miejsce zajmują jeśli chodzi o wywóz towarów prócz węgla, wynoszący — 230.273 t., podczas gdy wywóz do Szwecji, zajmującej pierwsze miejsce w obrocie portowym z Gdynią, wynosi zaledwie 30.084,8 t. i schodzi wobec W. Brytanji na plan podrzędny.

Najważniejszemi pozycjami w imporcie są towary przywożone masowo, jak ryż surowy z Indyj Brytyjskich — 40.480,9 t., nasiona oleiste z Afryki Brytyjskiej — 9.316,7 t., złom żelazny — 16.246,2 t. (w czem 952,— t. z Irlandji i reszta z Anglji) oraz towary wysokowartościowe przywożone w większych ilościach jak: ziarna kakaowe — 1.500.6 t. z Afryki Brytyjskiej, tytoń — 1.273,— t. z Metropolji, herbata — 715,3 t. z Metropolji, Cejlonu i Indyj Brytyjskich, kauczuk — 275,— t. głównie z Afryki Brytyjskiej i Marokka, skóry — 179.4 t. z Australji i Afryki Brytyjskiej, miedź — 422,9 t.. materjały i przewody elektryczne 596,9 t.. bawełna — 364,3 t. z Australji i Indyj Brytyjskich, juta — 986.7 t. z Indyj Brytyjskich, wełna — 3.985,5 t. — głównie z Australji oraz cały szereg różnych towarów wysokowartościowych w drobnych ilościach.

W eksporcie najważniejszą rolę odgrywają następujące towary, idące masowo jak: cukier — 41.479,4 t., bekony — 51.877,4 t., wędliny — 8.554,2 t., jaja — 6.955,— t., deski i łaty — 37.332,5 t., z czego 2.015.6 t. do Afryki Brytyjskiej i 104 t. do Australji, bale i słupy telegraficzne — 39.859,1 t., węgiel — 86.117,— t. do Irlandji, nawozy azotowe — 2.032 t. do Kanady; cynk — 4.334,5 t., tkaniny — 888,9 t. i ziemniaki — 5.490.4 t.

Z towarów wywożonych przez port gdyński w mniejszych ilościach zasługują na uwzględnienie: ryż wyłuszczony — 446,2 t., mąki wszelkie — 733,3 t., drób bity — 460,— t., wyroby skórzane — 445,7 t., w tem 434,6 t. butów firmy czechosłowackiej Bat'a do Indyj Wschodnich, klepki — 335,7 t. głównie do Afryki Brytyjskiej i wyroby gumowe — 626,8 t.

O ile gros przywozu z Wielkiej Brytanji stanowią surowce względnie półfabrykaty pochodzenia kolonjalnego, to przeciwnie cały wywóz kierowany jest głównie do metropolji tego wielkiego imperjum, a głównie artykuły żywnościowe, drzewo i cynk.

BELGJA I KONGO BELGIJSKIE: Całkowity obrót tego państwa z portem gdyńskim wynosi — 202.688,2 t., z czego 74.839,6 t. w przywozie i 127.848,6 t. w wywozie. Na przywóz zajmujący drugie po Wielkiej Brytanji miejsce, składają się następujące towary: żużle Thomasa — 41.024,4 t., złom żelazny — 25.719,— t. i fosforyty — 4.351 t. głównie zatem towary masowe. Z towarów przywożonych z Belgji w mniejszych ilościach są: krochmal — 71,9 t., tytoń — 64,— t., skóry — 275,1 t.. szkło i wyroby szklane — 154,9 t., smary — 145 t., sól potasowa — 975 t., tłuszcze i oleje roślinne — 99,8 t., miedź — 412,5 t., metale różne — 169,3 t., wyroby stalowe i żelazne — 371,7 t., materjały i wyroby elektryczne — 153,8 t., juta — 304,5 t. i wełna — 88,1 t.

W wywozie znaczne miejsce zajmuje węgiel — 109.383,5 t., a następnie ziemniaki — 1.242,3 t., cukier — 6.069,— t., melasa — 1.100,— deski i łaty — 7.391,1 t., oraz nawozy azotowe — 1.000,— t. W wywozie dominują zatem towary masowe. Wywóz bez węgla stanowi zaledwie 25% przywozu.

HOLANDJA Z KOLONJAMI: Z państwem tem port gdyński utrzymuje ożywione stosunki, wyrażające się w całkowitym obrocie w wysokości 214.977 t., z czego na przywóz przypada 40.608.9 t., i na wywóz 214.977 t. wraz z węglem względnie 37.757,1 t. bez węgla. Przywóz, zajmujący co do ilości czwarte z kolei miejsce, składa się głównie z następujących towarów: ryż surowy — 3.562,1 t., kakao — 1.571.3 t.. w tem 255,1 t. z Indyj Holenderskich, śledzie — 4.226,— t. (częściowo pochodzące z polskich dalekomorskich połowów), żużle Thomasa — 4.392,— t., nasiona oleiste — 6.581,8 t. w tem 1.965,— t. z Indyj Holenderskich, złom żelazny — 12.304.7 t. i juta — 2.953,5 t.. z czego 504,4 t. bezpośrednio z Indyj Hol. wreszcie cały szereg innych towarów, przywiezionych w mniejszych ilościach jak owoce świeże, kawa, herbata, kauczuk, soda, miedź, sisal i t. p.

W wywozie gros stanowi węgiel — 136.581 t. Pozatem z towarów wywożonych do Holandji zasługują na wzmiankę następujące: cukier — 7.169,7 t., spirytus — 1.992,— t., sól potasowa — 2.800,— t., nawozy azotowe — 1.006.— t., i cynk 4.648.9 t. Po węglu pierwsze miejsce w wywozie w roku zeszłym zajęły szyny kolejowe polskiej fabrykacji — 18.097 t.

FRANCJA Z KOLONJAMI: Obrót towarowy z tem państwem osiąga cyfrę 182.918.4 t.. z czego na przywóz przypada 14.301,6 t. i na wywóz — 168.616,8 t.

Przywóz składa się z różnych towarów pochodzących z Francji względnie jej kolonij. Najważniejsze pozycje w przywozie stanowią takie artykuły jak: fosforyty — 4.623.— t. w czem 2.235,— t., z Algieru i reszta z Tunisu; żużle Thomasa — 1.000.— t., złom żelazny — 6.829.3 t. i wreszcie cały szereg artykułów w mniejszych ilościach. W wywozie przeważa węgiel — 165.461,— t. z czego 64.265,5 t. wywieziono do Algieru i resztę do Francji. Prócz węgla na wzmiankę zasługują: cukier — 1.028,5 t.. maszyny i części — 1.086.9 t. do Algieru, koks — 822,— t., cynk — 100,8 t. i inne.

FINLANDJA: Z krajem tym obrót towarowy osiąga cyfrę 296.726,6 t. z czego 6.913.3 t. przypada na przywóz i gros obrotu. bo 289.813,3 t. na wywóz. Całkowity przywóz to głównie papier — 6.001,— t i celuloza — 529.6 t. idące tranzytem via port gdyński do krajów Lewantu.

Gros wywozu, bo zgórą 90% stanowi węgiel — 285.776 t. Z ważniejszych pozycyj wywożonych należy wymienić: saletrę wapniową — 1.560.5 t., cukier — 907.— t.. biel cynkową — 167.2 t., koks — 850.— t. i wreszcie makuchy — 150.— t.

WŁOCHY: Całkowity obrót z tym krajem wynosi — 110.615,2 t., z czego 19.277.6 t. stanowi przywóz i 91.337.5 t. wywóz. Po stronie przywozu najważniejsze pozycje stanowią: owoce świeże (pomarańcze i cytryny) — 10.946,6 t., tytoń — 1.238.9 t. i piryty — 6.800,— t. Cały wywóz do Włoch to węgiel — 89.787,5 t. oraz koks i brykiety węglowe.

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI: Całkowity obrót towarowy wynosi — 65.113.3 t., z czego 48.692.8 t. przypada na przywóz i 16.420.7 t. na wywóz. Najważniejszym towarem przywozowym jest bawełna — 22.839,3 t. a wreszcie następujące: owoce świeże — 3.482,2 t., owoce suszone — 3.490,3 t., tytoń — 2.220.— t., fosforyty — 7.931,7 t., złom żelazny — 4.423,— t.

W wywozie, stanowiącym ⅓ część przywozu dominującemi pozycjami są: melasa — 6.300,— t., celuloza — 7.268,1 t., oraz deski i łaty — 1.406,3 t.

HISZPANJA: Towarowy obrót z tym krajem wynosi — 53.714,5 t., w czem 20.438,4 t. stanowi przywóz i 33.276.1 t. wywóz. Najważniejszym artykułem przywozowym z Hiszpanji są piryty — 18.504.3 t. a następnie owoce świeże — pomarańcze) — 1.840,8 t. Zgórą 90% wywozu stanowią nawozy azotowe z polskich wytwórni — 31.734,2 t., a następnie sól potasowa — 1.500,— t.

NIEMCY: Ogólny obrót towarowy wynosi 41.450,8 t., z czego 20.085,8 t. przypada na przywóz, i 21.365,— t.na wywóz. Z towarów przywozowych najważniejszemi są: skóry — 4.384,7 t., kauczuk — 1.768,3 t. idący głównie do czechosłowackiej fabryki obuwia firmy Bat'a, garbniki — 1.766,6 t. i następnie złom żelazny — 7.458,4 t. W wywozie poza węglem — 6.985,— t. najważniejszemi pozycjami są: ryż wyłuszczony — 3.923,6 t. i mąka ryżowa — 4.441,5 t. pochodzące z gdyńskiej łuszczarni ryżu. makuchy — 3.610,5 t. i t. d.

ARGENTYNA: Obroty z tym krajem wyniosły 38.955,5 t., z czego na przywóz przypadło 6.244,8 t. i na wywóz 32.711,— t. Głównemi artykułami przywozu

były: skóry — 1.870,2 t. i nasiona oleiste — 2.894,— t. sprowadzane do gdyńskiej olejarni a wywozu — węgiel — 31.727,— t. i koks — 984,— t.

Z krajów bałtyckich największy udział w obrocie miała Łotwa — 86.555,— t., następnie Estonja — 19.466,2 t. i Litwa — 8.421,9 t. Z Łotwą była wymiana jednostronna, bowiem brak zupełnie przywozu z tego państwa, a wywóz składa się głównie z węgla — 76.840,— t., koksu — 4.200,— t. i brykietów węglowych — 200 t. oraz cukru — 5.302,9 t.

Z Estonji przywieziono 2.105.5 t. złomu żel., 358,5 t. papieru i szereg innych towarów w drobnych ilościach, natomiast w wywozie do tego kraju gros stanowi węgiel — 15.831,— t. Z Litwą obrót był prawie, że jednostronny i przywieziono bowiem tylko 355,1 t. złomu żel. a wywozowym artykułem był prawie całkowicie węgiel — 8.066,— t.

Z krajów o obustronnej wymianie towarowej należy wymienić Egipt o obrocie 9.624,5 t. Najważniejszym artykułem przywozowym była bawełna — 1.638,2 t. a wywozowym — papier fiński — 5.360,4 t. i polska saletra wapniowa — 986,— t. Następnie Grecja o obrocie 5.425,4 t. przyczem najważniejszym artykułem wywozowym był węgiel — 5.165,— t. Wreszcie Rosja Sowiecka i Turcja o obrocie kolejno: 1.681,5 t. i 1.448,9 t. Głównym artykułem przywozowym z Rosji Sowieckiej były owoce świeże i jelita, a wywozowym cukier — 1.007,5 t. Do Turcji wywieziono ryżu łuszczonego — 1.028,5 t. i wreszcie papier, koks i klepki. Z państwami jak Brazylja, Bułgarja, Chiny, Costa Rica, Equador, Guatemala, Honduras, Kolumbia, Japonja, Meksyk, Nicaragua, Persja, Peru, Portugalja, Sjam, Salvador, Syrja, Urugwaj i Venezuela, obroty były nieznaczne i w większości wypadków jednostronne, bowiem składały się jedynie z pozycyj przywozowych względnie nieznacznych wywozowych.

REGULARNE POŁĄCZENIA OKRĘTOWE GDYNI Z PORTAMI ZAGRANICZNEMI.

Obcy port	Statek odchodzi raz na:	Czas podróży:	Makler-Armator
Aalesund	2 tygodnie	5 dni	(Bg) Bergenske-Stavangerske Baltic Line
Accra	1 miesiąc	20 dni	(Bg) Rederiaktiebolaget „Transatlantic“
Adelaida	1 miesiąc	50 dni	(Bg) W. Wilhelmsen
Alagoa Bay	1 miesiąc	35 dni	(Bg) Rederiaktiebolaget „Transatlantic“
Aleksandrja	10 dni	25 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Aleksandretta	10 dni	24 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Algier	10 dni	13 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Algier	10 dni	13 dni	(Pam) J. Lauritzen
Algier	2 tygodnie	13 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Alicante	2 tygodnie	12 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Amsterdam	1 tydzień	5 dni	(Rld) Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij
Antwerpja	10 dni	5 dni	(Pwe) D. G. „Neptun“ i „Argo“ Reederei
Antwerpja	2 tygodnie	5 dni	(Żg) Żegluga Polska S. A.
Bahia	1 miesiąc	26 dni	(Pam) Rederiaktiebolaget „Nordstjernan‘ Johnson Line

Obcy port	Statek odchodzi raz na:	Czas podróży:	Makler-Armator
Barcelona	2 tygodnie	13 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Beira	1 miesiąc	38 dni	(Bg) Rederiaktiebolaget „Transatlantic"
Bergen	2 tygodnie	4 dni	(Bg) Bergenske-Stavangerske Baltic Line
Beyrouth	10 dni	28 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Bilbao	1 miesiąc	8 dni	(Bg) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei
Bône	10 dni	15 dni	(Pam) J. Lauritzen
Bordeaux	14 dni	7 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Brema	1 tydzień	2 dni	(Pwe) D. G. „Neptun"
Brisbane	1 miesiąc	56 dni	(Bg) W. Wilhelmsen
Buenos Aires	1 miesiąc	35 dni	(Bg) Finska Sydamerika Linien
Buenos Aires	1 miesiąc	35 dni	(Pam) Rederiaktiebolaget „Nordstjernan" Johnson Line
Burgas	10 dni	26 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Burutu	1 miesiąc	22 dni	(Bg) Rederiaktiebolaget „Transatlantic"
Candia	2 tygodnie	16 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Cape Town	1 miesiąc	35 dni	(Pam) Rederiaktiebolaget „Transatlantic"
Cartagena	2 tygodnie	12 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Cassablanca	2 tygodnie	11 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Cassablanca	1 miesiąc	11 dni	(Bg) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei
Catania	10 dni	16 dni	(Pam) J. Lauritzen
Catania	2 tygodnie	16 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Catania	2 tygodnie	16 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Constanta	10 dni	26 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Cotonou	1 miesiąc	26 dni	(Bg) Rederiaktiebolaget „Transatlantic"
Drammen	2 tygodnie	2 dni	(Bg) Fred Olsen & Co.
Dunkierka	2 tygodnie	6 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Durban	1 miesiąc	39 dni	(Bg) Rederiaktiebolaget „Transatlantic"
East London	1 miesiąc	35 dni	(Bg) Rederiaktiebolaget „Transatlantic"
Filadelfja	2 tygodnie		(Ams) American Scantic Line
Fremantle	1 miesiąc	54 dni	(Bg) W. Wilhelmsen
Galveston	10 dni	23 dni	(Bg) Gulf Gdynia Line[2])

Obcy port	Statek odchodzi raz na:	Czas podróży:	Makler-Armator
Galveston	1 miesiąc	23 dni	(Pam) Southern States Line
Genua	2 tygodnie	15 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Genua	2 tygodnie	15 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Gibraltar	1 miesiąc	10 dni	(Bg) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei
Göteborg	2 tygodnie	2 dni	(Bg) Bolind Bersen & Co.
Göteborg	1 miesiąc	2 dni	(Pwe) Egon Line
Grand Popo	1 miesiąc	22 dni	(Bg) Rederiaktiebolaget „Transatlantic"
Haiffa	10 dni	22 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Halifax	3—4 tygodnie	11 dni	(Pam) Linja Gdynia—Ameryka (P. T. T. O.)
Hamburg	1 tydzień	2 dni	(Pwe) Koncern „Pool"[3])
Hamburg	10 dni	2 dni	(Pam) Bata A. S.
Haugesund	2 tygodnie	4 dni	(Bg) Bergenske-Stavangerske Baltic Line
Helsingfors	1 tydzień	3 dni	(Żg) Żegluga Polska i Fińska Angfartygs A. B.
Helsingfors	2 tygodnie	3 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Houston	10 dni	26 dni	(Bg) Gulf Gdynia Line
Houston	1 miesiąc	26 dni	(Pam) Southern States Line
Hull	1 tydzień	3 dni	(Pbt) Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe
Izmir	10 dni	25 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Jaffa	10 dni	30 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Kadyks	1 miesiąc	10 dni	(Bg) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei
Kalmar	10 dni	1 dzień	(Bg) Sjöfartslinjen Sverige-Polen
Kambo	2 tygodnie	3 dni	(Bg) Fred. Olsen & Co.
Karlskrona	10 dni	1 dzień	(Bg) Sjöfartslinjen Sverige-Polen
Karlskrona	1 miesiąc	1 dzień	(Bsg) Egon Line
Kłajpeda	10 dni	1 dzień	(Bg) Sjöfartslinjen Sverige-Polen
Kłajpeda	2 tygodnie	1 dzień	(Pwe) R. Ch. Gribel
Kłajpeda	1 miesiąc	1 dzień	(Bsg) Egon Line
Konstantynopol	10 dni	26 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Kopenhaga	1 tydzień	1 dzień	(Rld) Det Forenede D/S.

Obcy port	Statek odchodzi raz na:	Czas podróży:	Makler-Armator
Kopenhaga	1 tydzień	1 dzień	(Rld) Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij
Kopenhaga	3—4 tygodnie	1 dzień	(Pam) Linja Gdynia—Ameryka (P. T. T. O.)
Kotka	2 tygodnie	3 dni	(Żg) Finska Angfartygs A.B.
Kristiansund	2 tygodnie	3 dni	(Bg) Bergenske-Stavangerske Baltic Line
Lagos	1 miesiąc	23 dni	(Bg) Rederiaktiebolaget „Transatlantic“
La Pallice	2 tygodnie	7 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
La Rochelle	2 tygodnie	7 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Las Palmas	10 dni	14 dni	(Pam) J. Lauritzen
Le Havre	2 tygodnie	6 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Leningrad	2 tygodnie	3 dni	(Żg) Żegluga Polska
Libawa	1 miesiąc	2 dni	(Bsg) Egon Line
Livorno	2 tygodnie	16 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Livorno	2 tygodnie	16 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Lizbona	2 tygodnie	9 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Lizbona	1 miesiąc	9 dni	(Bg) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei
Lomé	1 miesiąc	20 dni	(Bg) Rederiaktiebolaget „Transatlantic“
Londyn	1 tydzień	3 dni	(Pbt) Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe i Polska Zjedn. Korporacja Bałtycka
Lourenço Marques	1 miesiąc	42 dni	(Bg) Rederiaktiebolaget „Transatlantic“
Malaga	2 tygodnie	11 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Malmö	2 tygodnie	1 dzień	(Bg) Bolind Bersen & Co.
Marsylja	2 tygodnie	14 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Marsylja	2 tygodnie	14 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Melbourne	1 miesiąc	50 dni	(Bg) W. Wilhelmsen
Melilla	1 miesiąc	12 dni	(Bg) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei
Messyna	10 dni	18 dni	(Pam) J. Lauritzen
Messyna	2 tygodnie	18 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Messyna	2 tygodnie	18 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Montevideo	1 miesiąc	35 dni	(Pam) Rederiaktiebolaget „Nordstjernan‘ Johnson Line
Moss	2 tygodnie	5 dni	(Bg) Fred. Olsen & Co.

Obcy port	Statek odchodzi raz na:	Czas	Makler-Armator
Neapol	2 tygodnie	18 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Neapol	2 tygodnie	18 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
New Castle	1 miesiąc	60 dni	(Rld) W. Willhelmsen
New Orleans	10 dni	26 dni	(Bg) Gulf Gdynia Line
New Orleans	1 miesiąc	26 dni	(Pam) Southern States Line
New York	2 tygodnie	12 dni	(Ams) American Scantic Line
New York	3—4 tygodnie	12 dni	(Pam) Linja Gdynia—Ameryka (P. T. T. O.)
Norrköping	1 miesiąc	2 dni	(Pam) Nyman & Schultz A.B.
Oporto	1 miesiąc	10 dni	(Bg) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei
Oran	2 tygodnie	12 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Oran	10 dni	12 dni	(Pam) J. Lauritzen
Oskarhamn	1 miesiąc	2 dni	(Bsg) Egon Line
Oslo	2 tygodnie	2 dni	(Bg) Fred. Olsen & Co.
Palermo	10 dni	17 dni	(Pam) J. Lauritzen
Palermo	2 tygodnie	17 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Palermo	2 tygodnie	17 dni	(Rld) Det Forenede D/S
Passajes	1 miesiąc	10 dni	(Bg) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei
Pireus	10 dni	25 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Port Harcourt	1 miesiąc	24 dni	(Bg) Rederiaktiebolaget „Transatlantic“
Rio de Janeiro	1 miesiąc	28 dni	(Bg) Finska Syd Amerika Linjen
Rio de Janeiro	1 miesiąc	28 dni	(Pam) Rederiaktiebolaget „Nordstjernan“ Johnson Line
Rotterdam	3—4 dni	4 dni	(Pwe) Norddeutscher Lloyd. D. G. „Neptun“, Roland Linie
Rotterdam	1 tydzień	4 dni	(Żg) Żegluga Polska
Rotterdam	1 tydzień	4 dni	(Bg) Bananan Line
Ryga	1 tydzień	3 dni	(Pwe) D. G. „Neptun“
Ryga	2 tygodnie	3 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Saloniki	10 dni	28 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Santander	1 miesiąc	10 dni	(Bg) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei
Santos	1 miesiąc	30 dni	(Bg) Finska Syd Amerika Linjen

Obcy port	Statek odchodzi raz na:	Czas podróży	Makler-Armator
Santos	1 miesiąc	30 dni	(Pam) Rederiaktiebolaget „Nordstjernon" Johnson Line
Savannah	10 dni	23 dni	(Bg) Gulf Gdynia Line
Sevilla	1 miesiąc	11 dni	(Bg) Oldenburg-Portogiesische Dampfschiffsreederei
Stavanger	2 tygodnie	4 dni	(Bg) Bergenske-Stavangerske Baltic Line
Stockholm	1 miesiąc	2 dni	(Pam) Nyman & Schulz A.B
Sydney	1 miesiąc	56 dni	(Rld) W. Wilhelmsen
Syrakuzy	2 tygodnie	11 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Syrakuzy	2 tygodnie	11 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Szczecin	2 tygodnie	1 dzień	(Pwe) R. Ch. Gribel
Szczecin	2 tygodnie	1 dzień	(Rld) Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij
Tallinn	1 tydzień	3 dni	(Żg) Żegluga Polska i Fińska Angfartygs A. B.
Tallinn	2 tygodnie	3 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Tanger	2 tygodnie	10 dni	(Rld) Det Forenede D/s.
Tanger	1 miesiąc	10 dni	(Bg) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei
Tarragona	2 tygodnie	10 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Teneriffe	10 dni	14 dni	(Pam) J. Lauritzen
Tripolis i/S.	10 dni	20 dni	(Bg) Svenska Orient Linien
Trondhjem	2 tygodnie	5 dni	(Bg) Bergenske Stavangerske Baltic Line
Tunis	10 dni	15 dni	(Pam) J. Lauritzen
Tunis	2 tygodnie	15 dni	(Rld) Det Forenede D/S.
Uddevalla	2 tygodnie	2 dni	(Bg) Bolind Bersen & Co.
Valencia	2 tygodnie	12 dni	(Bg) Svenska Lloyd
Varna	10 dni	26 dni	(Bg) Svenska Orient Linjen
Victoria	1 miesiąc	27 dni	(Pam) Rederiaktiebolaget „Nordstjernan" Johnson Line
Wyborg	2 tygodnie	3 dni	(Żg) Żegluga Polska

Uwaga: „Bergenske-Stavangerske Baltic Line" porozumienie armatorów: „Det Bergenske D/S." i „Det Stavangerske D/S."

2) „Gulf Gdynia Line" porozumienie armatorów: „W. Wilhelmsen" i „Svenska Amerika Mexico Linjen".

3) Koncern „Pool" porozumienie armatorów: „Johannes Ick", „Mathies Reederei A. G.", „Ernst Russ" i „Sartori & Berger".

(Ams) = American Scantic Line, Gdynia
(Bg) = Bergenske Baltic Transports Ltd. Gdynia
(Bsg) = Behnke & Sieg, Gdynia
(Pam) = Polska Agencja Morska, PAM, Gdynia
(Pbt) = Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A., Gdynia
(Pwe) = Ferdynand Prowe, Sp. z o. o., Gdynia
(Rld) = F. G. Reinhold Ltd., Oddział w Gdyni
(Żg) = Żegluga Polska S. A., Gdynia

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W miesiącu kwietniu br. statki polskiej floty handlowej (4 polskich przedsiębiorstw żeglugowych) przewiozły ogółem 64.072,5 ton towarów (bez importu z Anglji), z czego 53.007 ton w eksporcie z Polski, 6.163 ton w imporcie do Polski i 4.902,5 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W porównaniu z poprzednim miesiącem nastąpił dość znaczny spadek ogólnych przewozów (78.811 t. w marcu br.) spowodowany zmniejszeniem się ładunków w eksporcie z portów polskich. W imporcie przewozy utrzymały się na tym samym poziomie. W przewozie między portami zagranicznemi uwydatnił się silny wzrost.

Z poszczególnych przedsiębiorstw „Żegluga Polska" przewiozła ogółem w kwietniu 23.864 ton, „Polskarob" 34.452,5 ton, „Polbryt" 5.043 ton (bez importu z Anglji) i Linja Gdynia—Ameryka 713 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem uwydatnił się spadek przewozów na wszystkich linjach.

„Żegluga Polska" S. A. Trampy „Żeglugi Polskiej" przewiozły w kwietniu br. ogółem 14.980 ton. z czego 12.159 w eksporcie z Polski i 2.821 w imporcie do Polski. Statki trampowe nie miały w kwietniu żadnych przewozów między obcemi portami. W wywozie z portów polskich przewożono większe ilości węgla, szyn, drzewa i zboża. W imporcie przewożono tomasówkę i drobnicę.

Ogółem odbyto 10 podróży, zawijając do portów: Antwerpja, Gandawa, Londyn, Amsterdam, Rotterdam, Stockholm, Aleksandrja, Gdynia, Gdańsk.

Na linjach regularnych „Żeglugi Polskiej" przewieziono w kwietniu ogółem 8.884 ton towarów, z czego 3.824 ton w wywozie z Polski 2.869 ton w przywozie do Polski i 2.191 ton w przewozie między portami zagranicznemi. Ogółem odbyło 8 podróży, zawijając do portów: Gdynia, Gdańsk, Helsingfors, Tallinn, Antwerpja i Rotterdam.

„Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe" S. A. Statki „Polbrytu" przewiozły w kwietniu br. 5.043 ton towarów w eksporcie z Polski do Anglji, przyczem w Gdyni załadowano 3.089 ton. w Gdańsku 1.954 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem nastąpił dość znaczny spadek przewozów. Z poszczególnych, towarów wywiezionych do Anglji, większe ilości przypadają na: bekony i szynki, drób i dziczyznę, jaja, parafinę, drzewo i cynk.

W marcu br. przewieziono w imporcie z Anglji do Polski ogółem 2.131 ton, z czego 838 ton przez Gdynię i 1.293 ton przez Gdańsk.

„Polskarob" Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe" S. A. W miesiącu kwietniu br. statki „Polskarob" przewiozły ogółem 34.452,5 ton, z czego 31.741 ton węgla w eksporcie z Polski i 2.711,5 ton między portami zagranicznemi. Węgla wywieziono: do Szwecji 13.793,5 ton, do Norwegji 9.301 ton, do Belgji 6.080 ton, do Holandji 2.863 ton i do Danji 2.415 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem nastąpił spadek przewozów.

Statki „Polskarob" odbyły w kwietniu br. 12 podróży, zawijając do portów: Gefle, Västeras, Landskrona, Göteborg, Rotterdam, Kopenhaga, Oslo. Gandawa, Antwerpja.

Linja Gdynia—Ameryka (P. T. T. O.) Statki Linji Gdynia—Ameryka odbyły w miesiącu kwietniu br. 2 podróże, z czego jedną do Ameryki i jedną z Ameryki do Europy. W podróżach tych przewieziono ogółem 327 pasażerów, 713 ton towarów i 610 worków poczty.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI.

m/s Hammaren wyszedł z Kapsztatu do Gdyni
s/s Akreshus spodziewany dnia 19 maja z drobnicą z Oslo
m/s Gunnaren spodziewany dnia 22 maja z ładunkiem drobnicy z portów Afryki Południowej i Zachodniej
s/s Ursa spodziewany dnia 24 maja z drobnicą z portów Norwegji
m/s Blankaholm spodziewany dnia 29 maja z bawełną z portów Gulfu
s/s Bore IX spodziewany w końcu maja z ładunkiem drobnicowym z Buenos Aires, Rio de Janeiro i Victoria
m/s Hemland spodziewany dnia 6 czerwca z bawełną i drobnicą z portów Bliskiego Wschodu
s/s Iberia spodziewany dnia 6 czerwca z ładunkiem owoców południow. z Sycylji
s/s Navigator spodziewany dnia 9 czerwca z ładunkiem kawy i drobnicy z Rio de Janeiro i Victoria

m/s Toledo spodziewany dnia 12 czerwca z bawełną z portów Gulfu
s/s Melilla spodziewany dnia 15 czerwca z ładunkiem fosfatów z Casablanca
m/s Secunda spodziewany dnia 20 czerwca z ładunkiem bananów i drobnicy z Rotterdamu.

URUCHOMIENIE ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ.

Z dniem 15 maja br. uruchomiona zostanie regularna komunikacja statkami „Żeglugi Polskiej“ pomiędzy Gdynią, Helem i Jastarnią według ogłoszonego rozkładu jazdy.

Oprócz tego z dniem 21 maja br. uruchomiony zostanie również przez „Żeglugę Polską“ statek „Żubr“ specjalnie dla zwiedzania portu.

PRZYJAZD DELEGACJI AUSTRJACKIEJ DO GDYNI.

Obradująca obecnie w Warszawie austrjacka delegacja do rokowań o traktat handlowy z Austrją przyjechała 16 bm. do Gdyni celem zwiedzenia portu. W wycieczce tej wzięli udział: Dr. I. Paul Inama-Sternegg, dyrektor Departamentu Ministerstwa Przemysłu i Handlu i przewodniczący delegacji austrjackiej do rokowań traktatowych z Polską, Dr. Karl Straubinger, naczelnik Wydziału w Ministerstwie Rolnictwa, F. L. De Stockert, radca Ministerstwa Przemysłu i Handlu, a towarzyszył im p. Konsul Czudowski z Min. Spraw Zagranicznych. Delegacja zwiedziła szczegółowo port gdyński oraz miasto i okolicę Gdyni. Goście wyrażali się z wielkim uznaniem o urządzeniach technicznych w porcie oraz o szybkim rozwoju miasta i portu. Wieczorem delegacja odjechała do Warszawy.

PRACE KOMISJI TERMINOLOGICZNEJ MORSKIEJ PRZY POLSKIEJ AKADEMJI UMIEJĘTNOŚCI W KRAKOWIE.

Od dnia 15 do 18 maja br. odbywają się w gmachu Urzędu Morskiego w Gdyni posiedzenia Komisji Terminologicznej Morskiej przy Polskiej Akademji Umiejętności w Krakowie, na których ustalona jest polska terminologja morska. W skład komisji wchodzą: Przewodniczący Profesor Uniwersytetu Poznańskiego i członek Polskiej Akademji Umiejętności Dr. Adam Kleczkowski, zastępca przewodniczącego Prezes Polskiego Związku Żeglarskiego Generał Marjusz Zaruski, oraz członkowie Komisji: Profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego — członek Polskiej Akademji Umiejętności Dr. Kazimierz Nitsch, współpracownik komisji języka polskiego Polskiej Akademji Umiejętności Inż. Karol Stadtmüller, naczelnik Wydziału Administracji Wybrzeża i Marynarki Handlowej Inż. Morski, Komandor Antoni Garnuszewski, Szef Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej Kapitan Artur Reyman, Kapitan Portu w Gdyni Komandor Gustaw Kański.

Komisja opracowała i wydała dotychczas przy pomocy Wojskowego Instytutu Naukowego Wydawniczego 4 zeszyty słownika morskiego w języku polskim, angielskim, francuskim, niemieckim i rosyjskim.

Zeszyt I. i II. pod redakcją inż. Morskiego B. Bagniewskiego zawiera terminologję, dot. teorji i budowy statku. Zeszyt III pod red. Inż. Mor. Kmdra. A. Garnuszewskiego, zawiera terminologję, dot. omasztowania, olinowania i ożaglowania statków żagl. różn. typów. Zeszyt IV pod red. Inż. P. Bomasa i Inż. K. Stadtmüllera zawiera terminologję dotyczącą portów i urządzeń portowych. — Zeszyt V. nad którym Komisja obecnie pracuje, zawierać będzie terminologję z zakresu żeglarstwa morskiego (locji). Pozatem Komisja przygotowuje materjały do dalszych zeszytów z zakresu urządzeń okrętowych, praktyki morskiej i komend.

ODCZYT PROFESORA JANIKOWSKIEGO.

Dnia 17 bm. staraniem gdyńskiego Koła Ligi Morskiej i Kolonjalnej w sali hotelu „Polska Riviera“ odbył się odczyt p. Profesora Janikowskiego na temat wspomnień ze słynnej wyprawy do Kamerunu, zorganizowanej w 1882 r przez śp. Rogozińskiego. Sędziwy prelegent i uczestnik tej wyprawy odmalował w barwnych słowach dzieje całej ekspedycji, która napotkała w owych czasach na duże trudności zarówno techniczne jak i finansowe, oraz przedstawił jaki dorobek naukowy wyprawa ta przyniosła. Zebrani nagrodzili prelegenta długotrwałemi oklaskami.

OSADZENIE STATKU NA MIELIŹNIE.

Dnia 18. bm. w nocy Kapitanat Portu w Gdyni otrzymał wiadomość, że szwecki statek „Solstad", zdążający z ładunkiem węgla do Rouen osiadł na mieliźnie od strony wielkiego morza, na wysokości Jastarni, w odległości około 250 m od brzegu półwyspu. Natychmiast po otrzymaniu tej wiadomości Wydział Holowniczo-Ratowniczy Żeglugi Polskiej wysłał holownik ratowniczy „Ursus", który przybył pierwszy z pomocą, nawiązał kontakt z kapitanem statku i przystąpił do prac ratowniczych. Parę godzin później nadeszły również holowniki gdańskie, które zostały przez „Ursusa" wzięte do pomocy. Po kilkugodzinnej pracy udało się koło południa ściągnąć statek z mielizny na głęboką wodę. Statek z powodu uszkodzeń skierowano do stoczni.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

	Daty odjazdów — Sailings				
s/s	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Poseidon	23. 5.	27. 5.	31. 5.	2. 6.	3. 6.
Śląsk	30. 5.	3. 6.	7. 6.	—	10. 6.
Poseidon	6. 6.	10. 6.	14. 6.	16. 6.	17. 6.
Cieszyn	13. 6.	17. 6.	21. 6.	—	21. 6.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 22. V.
s/s Seine — z Gdyni 6. VI

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Algarve — z Gdyni 22. V.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 24. V.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus — z Gdyni 22. V.
s/s Najade — z Gdyni 29. V.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 20. V.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 23. V. — z Gdańska 26. V.
s/s Cieszyn — z Gdyni 30. V. — z Gdańska 2. VI.
s/s Tczew — z Gdyni 6. VI. — z Gdańska 9. VI.
s/s Śląsk — z Gdyni 13. VI. — z Gdańska 16. VI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis — z Gdyni 22. V. — z Gdańska 24. V.
s/s Mercur — z Gdyni 25. V. — z Gdańska 27. V.
s/s Hector — z Gdyni 29. V. — z Gdańska 31. V.
s/s Condor — z Gdyni 1. VI. — z Gdańska 3. VI.

Do Amsterdamu (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hebe — z Gdyni 22. V.
s/s Ajax — z Gdyni 29. V.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 30. V. — z Gdańska 2. VI.
s/s Śląsk — z Gdyni 13. VI. — z Gdańska 16. VI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis — z Gdyni 22. V. — z Gdańska 24. V.
s/s Condor — z Gdyni 1. VI. — z Gdańska 3. VI.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy
Antwerp — Ghent — Bruxelles — Ostend

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Brün — z Gdyni 22. V.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Rudolf — z Gdyni 23. V. — z Gdańska 27. V.
s/s Hinrich — z Gdyni 30. V. — z Gdańska 3. VI.

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 22. V.
s/s Little Evy — z Gdyni 30. V.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus — z Gdańska 27. V.
s/s Hinrich — z Gdańska 3. VI.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Minorca — z Gdyni 27. V.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 24. V. — z Gdyni 25. V.
s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 7. VI. — z Gdyni 8. VI.
s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 21. VI. — z Gdyni 22. VI.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 30. V. — z Gdyni 1. VI.
s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 14. VI. — z Gdyni 15. VI.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 24. V. — z Gdyni 25. V.
s/s Lwów — z Gdańska 31. V. — z Gdyni 1. VI.
s/s Lublin — z Gdańska 7. VI. — z Gdyni 8. VI.
s/s Lwów — z Gdańska 14. VI. — z Gdyni 15. VI.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 22. V.
s/s Seine — z Gdyni 6. VI.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdańska 26. V. — z Gdyni 27. V.
s/s Ursa — z Gdańska 16. VI. — z Gdyni 17. VI.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 1. VI. — z Gdyni 2. VI.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 26. V.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 26. V.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bodil — z Gdyni 29. V.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Algarve — z Gdyni 22. V.
s/s Tomsk — z Gdyni 1. VI.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdańska 26. V. — z Gdyni 26. V.
s/s Melilla — z Gdańska 10—15. VI. — z Gdyni 10—15. VI.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Vikingland — z Gdyni 10. VI. — z Gdańska 12. VI.
m/s Hemland — z Gdyni 26. VI. — z Gdańska 27. VI

Wyspy Kanaryjskie — Oran — Algier — Tunis
Canary Islands — Oran — Alger — Tunis

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bodil — z Gdyni 29. V.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 30. V.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Polonia — z Gdyni 3. VI.
s/s Pułaski — z Gdyni 10. VI.

Do New Orleans — Galveston — Houston — Savannah

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Blankaholm — z Gdyni 29. V.
m/s Toledo — z Gdyni 17. VI.

Boca Grande — Lacke Charles — Houston — Galveston — Beaumont — New Orleans

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Edgehil — z Gdyni 26. V.

Do Las Palmas — Rosario — Santa Fé — Bahia Blanca

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore — z Gdańska — w końcu maja (End of May)

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore — z Gdańska — w połowie czerwca (Middle of June)

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanstates 10. V.	s/s Scanstates 24. V.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

Odjazdy z Nowego Yorku Sailings from New York	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 1. VI.	s/s Kościuszko 13. VI.
s/s Polonia 19. VI.	s/s Polonia 1. VII.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Cieszyn	24. 5.	—	27. 5.
Poseidon	31. 5.	2. 6.	3. 6.
Śląsk	7. 6.	—	10. 6.
Poseidon	14. 6.	16. 6.	17. 6.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s Rudolf 20. V. — przyjazd do Gdyni 23. V.
z Hamburga s/s Hinrich 27. V. — przyjazd do Gdyni 30. V.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu s/s Śląsk — 27. V.
z Rotterdamu s/s Tczew — 3. VI.
z Rotterdamu s/s Cieszyn — 10. VI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu s/s Hector — 23. V. — przyjazd do Gdyni 29. V.
z Rotterdamu s/s Condor — 27. V. — przyjazd do Gdyni 1. VI.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy s/s Najade 25. V. — przyjazd do Gdyni 29. V.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji s/s Śląsk 24. V.
z Antwerpji s/s Cieszyn 7. VI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji s/s Condor 25. V. — przyjazd do Gdyni 1. VI.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
s/s Hindsholm	8—9. V.	10—17. V.	19—20. V.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

z Londynu s/s Warszawa 1. VI. — przyjazd do Gdańska 4. VI.
z Londynu s/s Warszawa 15. VI. — przyjazd do Gdańska 18. VI.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lwów — 25. V. — przyjazd do Gdańska 28. V.
z Hull s/s Lublin — 1. VI. — przyjazd do Gdańska 4. VI.
z Hull s/s Lwów — 8. VI. — przyjazd do Gdańska 11. VI.
z Hull s/s Lublin — 16. VI. — przyjazd do Gdańska 18. VI.

Zachodnia Norwegja (West Norway) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Trondheim	Bergen	Haugesund	Gdynia
s/s Ursa	23. 5.	25. 5.	26. 5.	29. 5.
s/s Ursa	6. 6.	8. 6.	9. 6.	12. 6.
s/s Jaederen	27. 6.	29. 6.	30. 6.	30. 6.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux—La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Tiber — około (about) 6—7. VI.	s/s Tiber — około (about) 12—14. VI.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Tomsk	24. 5.	25. 5.	2. 6.
s/sMinsk	7. 6.	8. 6.	16. 6.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Genua	Livorno	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
s/s Gandia	—	18. 5.	20. 5.	22. 5.	23. 5.	10—12. 5.
s/s Lunarua	18. 5.	—	—	—	—	—
s/s Mansuria	—	—	2. 6.	3. 6.	5. 6.	26. 6.
s/s Albania	30. 5.	31. 5.	—	—	—	—

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Gandia	Valencia	Alicante	Cartagena	Malaga
s/s Iberia	—	20. 5.	19. 5.	22. 5.	23. 5.	—
s/s Caledonia	26. 5.	27. 5.	29. 5.	30. 5.	1. 6.	2. 6.
s/s Albania	7. 6.	8. 6.	9. 6.	10. 6.	12. 6.	13. 6.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bulgarja	Istanbul	Izmir	Pireus	Aleksandrja
s/s Gotland	—	—	—	—	—	31. 5.
s/s Nordland	31. 5.	27. 5.	29. 5.	25. 5.	4. 6.	—
s/s Blaland	3. 6.	1. 6.	—	—	—	13. 6.
s/s Erland	25. 6.	22. 6.	23. 6.	21. 6.	—	1. 7.
s/s Vikingland	6. 7.	—	5. 7.	10. 7.	8. 7.	15. 7.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Tampa	20. 5.	31. 5.	—	26. 6.
m/s Stureholm	6. 6.	13. 6.	21. 6.	19. 7.
m/s Tugela	21. 6.	30. 6.	—	31. 7.
m/s Trolleholm	6. 7.	13. 7.	—	16. 8.
m/s Tortugas	18. 7.	25. 7.	31. 7.	28. 8.
m/s Vasaholm	5. 8.	13. 8.	21. 8.	18. 9.
m/s Toledo	19. 8.	31. 8.	—	30. 9.



ŻEGLUGA ŻAGLOWA W FINLANDJI.

Jest rzeczą ciekawą, iż olbrzymi postęp w budowie morskich statków parowych, datujący się od połowy ubiegłego stulecia nie wszędzie zdołał wyprzeć z mórz statki żaglowe, stanowiące najstarszy typ statku morskiego. Postęp w mechanicznym napędzie statków morskich stworzył niewątpliwie ostrą konkurencję między rozmaitemi typami statków, ostatnio jednak, współzawodnictwo to występuje raczej między statkami parowemi i motorowemi oraz ogranicza się przeważnie do specjalnych gałęzi komunikacji frachtowej i pasażerskiej.

Niezmiernie charakterystyczną jest n. p. obecna sytuacja w Finlandji, gdzie odsetek unieruchomionego tonażu żaglowego jest znacznie niższy od tonażu parowego. Wynika to z tego, iż tam gdzie tramp parowy, zbudowany kilka względnie kilkanaście lat temu, nie jest już w stanie konkurować z nowszym typem statku parowego, daleko-morski statek żaglowy liczący nawet 30 lat, stosunkowo łatwo znajduje fracht w dostatecznej ilości do zapewnienia mu rentownej podróży.

Finlandja posiada obecnie największą na świecie flotę żaglową daleko-morską i może jednym z najważniejszych powodów tego stanu rzeczy jest to, że Finowie dotąd nie stracili zaufania do żeglugi żaglowej i należą do tych nielicznych już narodów żeglarskich, które potrafią żeglować w ścisłym tego słowa znaczeniu. Jednym z powodów zaniku floty żaglowej na świecie był niewątpliwie brak fachowców zdolnych prowadzić większe statki żaglowe, trzy, cztero, pięcio lub więcej masztowe. Dzisiaj kapitanom statków parowych. wystarcza 8 do 10 lat praktyki, aby móc pewnie objąć dowództwo statku. W żegludze żaglowej daleko-morskiej, 15 do 20 lat praktyki, stanowi minimum potrzebne do opanowania wszystkich tajników sztuki żeglarskiej i do możności przejęcia odpowiedzialności za dowództwo żaglowca.

Tak częste w ostatnich czasach katastrofy żaglowców, spowodowane nieumiejętnością dowództwa statku, wskazują wymownie na zanik tego pokolenia, które potrafiło jeszcze żeglować. Dzisiaj bowiem jeździ się już tylko na morzach.

Wyspy Alandzkie na wodach fińskich, stanowią obecnie najważniejsze centrum żeglugi żaglowej i prawdopodobnie ostatnie, gdyż dzisiaj nie buduje się już statków żaglowych daleko-morskich. Stara tradycja żeglarska Finów pozwala im jeszcze w dobie obecnej eksploatować z zyskiem statki żaglowe, tak jak sto lat temu, kiedy flota finlandzka dorównywała flotom Niemiec, Szwecji i Danji i miała prawie monopol na obsługę rosyjskich portów na Bałtyku.

W każdym razie flota żaglowa Finlandji stanowi dowód że żegluga żaglowca może w niektórych gałęziach handlu morskiego zwycięsko konkurować z żeglugą parową, o ile tylko kieruje nią zdolny armator, w rodzaju Gustawa Eriksona z Mariehamn na Wyspach Alandzkich.

Kapitan Gustaw Erikson obecnie właściciel największej floty żaglowej w Finlandji i Radca Żeglugi (tytuł nadany mu przez Państwo w roku 1931) urodził się w roku 1872 na Wyspach Alandzkich i licząc lat 10 rozpoczął swą karjerę na morzu jako chłopiec do posług (cabin-boy) na statku żaglowym. Dyplom kapitański otrzymał w 17 lat później w roku 1899 i dowodził szkunerem „Adele" i barką „Southern Belle" w żegludze na morzu Północnym oraz „Albanią" i fregatą „Lochee" w żegludze transoceanicznej. —

W roku 1913 kończy swą karjerę nawigatora i osiedla się jako agent okrętowy w Mariehamn, aby tu rozpocząć karjerę armatora statków żaglowych. Swój pierwszy statek żaglowy buduje w roku 1916 oraz kupuje czteromasztową barkę „Pamir" o 4500 t. D. W. Od tego czasu stale powiększa swą flotę, która liczy obecnie 25 jednostek żaglowych i parowych.

Statki Eriksona mają obecnie ustaloną renomę, zdobytą w licznych wyścigach między żaglowcami na rejsach z portów australijskich do Europy. Czteromasztowe barki jego floty pokrywają tę drogę w rekordowym czasie, którego nie powstydziłby się żaden kapitan słynnych kliprów herbacianych (tea-clippers) z okresu największego rozwoju żeglugi żaglowej. Z Kopenhagi do Port Lincoln w Południowej Australji podróż statków Eriksona trwa 76 do 77 dni.

Brak frachtów daje się wprawdzie odczuwać obecnie również dla statków żaglowych daleko-kursowych, ale nie jest on większy niż brak frachtów dla tonażu parowego. Czternaście największych statków Eriksona zaangażowanych jest w przewozie zboża z Australji. Większość z nich zmuszona jest odbywać drogę powrotną do Australji pod balastem, reszta znajduje fracht z Finlandji do Afryki Południowej, z Anglji na Mauritius lub też z wysp Oceanu Indyjskiego no Nowej Zelandji. Dwa statki „Loch Linnhe" i „Lingard" przewożą w zimie drzewo między Indjami Zachodniemi i Francją a w lecie między portami fińskimi i szwedzkimi oraz Anglją. Mniejsze statki żaglowe zatrudnione są w lecie na Bałtyku i Morzu Północnem i unieruchamiane w zimie. Coraz większy brak frachtów na tych wodach w żegludze trampowej spowodował, iż w roku ubiegłym dużo statków było unieruchomionych nawet w sezonie letnim.

Na podkreślenie zasługuje fakt, iż flota Eriksona jest obecnie szkołą dla żeglarzy z całego świata i zatrudnia cały szereg specjalnie przysłanych uczniów z rozmaitych krajów.

Drugą cechą charakterystyczną są specjalne urządzenia dla pasażerów na każdym większym statku żaglowym, oraz liczna frekwencja ich na tych statkach, dających wspaniałe wrażenia podróży morskiej w starym stylu.

Do najładniejszych żaglowców Eriksona należą czteromasztowe barki „L'Avenir" 3.700 ton D. W. „Herzogin Cecilie" 4.350 D. W. i „Viking" 4.000 ton D. W. — Każdy z tych statków posiada pomieszczenia na 10 do 15 pasażerów, przystosowane do wygodnego kilku miesięcznego przejazdu do Australji i z powrotem. — K-t.

KANAŁ SUEZKI W R. 1932.

Ostatnio ukazał się raport Rady Nadzorczej Kompanji Kanału Suezkiego za rok 1932, który przynosi ciekawe szczegóły dotyczące ruchu w Kanale w roku ubiegłym.

W ogólnem ujęciu, rezultaty w roku 1932 wykazują, podobnie zresztą jak z lat poprzednich, dalszy rozwój kryzysu gospodarczego oraz wzrastający spadek wymiany międzynarodowej. Obserwując jednak rozwój ruchu w Kanale w ciągu roku ubiegłego, zauważyć można iż począwszy od drugiego półrocza sytuacja zaczęła się poprawiać i w trzech ostatnich miesiącach 1932 r. tonaż tranzytowy był większy niż w tym samym okresie 1931 roku. Powyższy objaw jest niewątpliwie charakterystyczny i pozwalałby na wyciągnięcie konkluzji, iż dno kryzysu gospodarczego zostało już osiągnięte w roku ubiegłym, gdyby nie liczne objawy wskazujące na to, że obecna konjunktura gospodarcza jest ciągle narażona na dalsze przewroty spowodowane wypadkami politycznemi oraz zmianami finansowemi i celnemi

Ruch żeglugowy w kanale w r. 1932 wynosił 5.032 przejazdów przedstawiających ogółem 28.340.290 ton rej. netto.

W stosunku do roku 1931 spadek tonażu wynosi 1.687.676 ton, czyli 5,6%. Spadek ten jest więc taki sam jak w r. 1930 i 1931 i wynosi ogółem 5.125.724 ton, czyli 15,3% w stosunku do roku 1929, w którym ruch w kanale osiągnął rekordowe cyfry.

Spadek ruchu był bardzo nierównomierny w różnych okresach roku ubiegłego. Wynosił on 8% (w porównaniu do r. 1931) w pierwszym kwartale, 13% w drugim kwartale i 4% w trzecim kwartale. W ostatnim kwartale 1932 r. nastąpił natomiast wzrost ruchu o 3% w porównaniu do roku 1931.

Na przejazdy pod balastem w r. 1932 przypada 3.533.825 ton, co przedstawia 15% ogólnego ruchu. Cyfra tak wysoka nigdy jeszcze dotychczas nie była osiągnięta i przewyższa tonaż przeszły pod balastem w roku 1931 o 364.545 ton.

Ilość towarów przewiezionych przez Kanał Suezki w 1932, wynosi 23.632.000 ton, wobec 25.332.000 ton w roku 1931. Przewóz towarów spadł więc bardzo znacznie poniżej poziomu z trzech ostatnich lat przed wojną światową, co wskazuje w sposób wymowny na rozmiary powojennej depresji gospodarczej. Interesującem jest jednak, że spadek ilości przewiezionych towarów w roku ubiegłym, wynosi tylko 6½% w stosunku do r. 1931 podczas gdy w latach poprzednich wynosił: 11% w roku 1931 i 17% w roku 1930

Zanik ruchu towarowego uwydatnił się, podobnie jak w roku 1931 szczególnie silnie w przewozach z północy na południe, gdzie prawie wszystkie towary wykazują spadek. Jedyny wyjątek stanowią tu — nafta, (pochodząca przeważnie z Rosji) oraz masa papierowa. Największy spadek uwydatnił się w przewozie nawozów (specjalnie siarczanu amonu), cukru, metali obrobionych oraz węgla. W przewozach z południa na północ jedna tylko grupa towarów wykazuje znaczny wzrost, a mianowicie grupa olejów mineralnych, których przewóz wzrósł z 3.310.000 ton na 3.823.000 ton. Wzrost ten przypisać należy temu, iż w roku 1932 przeszła przez kanał większa ilość statków — cystern, które w roku poprzednim omijały Suez kierując się na Przylądek Dobrej Nadziei.

Przewóz produktów rolnych zmniejszył się w roku sprawozdawczym w przeciwieństwie do roku 1931, w którym notowano wzrost tych przewozów. Spadek wynosi 14% w przewozie zbóż, 14% w przewozie produktów rolnych tekstylnych i 8⅓% w przewozie produktów oleistych. Przewóz soji natomiast, która stanowi ważny składnik ruchu towarowego przez Suez, wzrósł w roku ubiegłym, pomimo niebezpieczeństwa zwrócenia tych przewozów przez Kanał Panamski. —

NOWE OPŁATY PORTOWE W ROTTERDAMIE.

Ostatecznie ustalono dla portu rotterdamskiego stawki nowych opłat portowych, które wejdą w życie z dniem 1 lipca br. Nowe opłaty są następujące:

4,5 centy holend. od metra kubicznego brutto, t. j. 12.73½ centów holend. od tony reg. brutto, dla statków przychodzących względnie wychodzących z pełnym ładunkiem. Dotychczas opłaty te wynosiły 5.4 centów holend. od metra kubicznego brutto względnie 15.28 centów holend. od tony reg. brutto.

Specjalnie zniżoną taryfę stosuje się do statków, przychodzących względnie wychodzących tylko z częściowym ładunkiem i tak: 3 centy holend. od metra kubicznego brutto t. j. 8.49 centów holend. od tony reg. brutto plus 3 centy holend. od 1.000 kg. towarów wyładowanych względnie załadowanych, jednak ogólna opłata nie może przekraczać 4.5 centów holend. od metra kubicznego brutto.

Równocześnie z obniżką opłat portowych obniżyły rzekomo w znacznym stopniu swoje taryfy wszelkie przedsiębiorstwa portowe w Rotterdamie, tak, że obecnie Rotterdam stał się jednym z najtańszych portów europejskich. —

DOCHODY DUŃSKIE Z PRZEWOZÓW MORSKICH W 1932 R.

Według danych Depart. Statystyczn. Danji, wynosiły wpływy z tytułu przewozu towarów na statkach duńskich w 1932 roku około 133.000.000 koron, z tytułu zaś wynajmu statków około 9.000.000 w roku 1931 wpływy z przewozów morskich wynosiły 131.000.000 koron, z wynajmu statków zaś około 13.300.000 koron.

SPRZEDAŻ STATKÓW NA DEMONTAŻ.

W miesiącu kwietniu br. sprzedano na demontaż 36 statków o pojemności 147.340 ton brutto, podczas gdy w tym samym miesiącu ub. roku sprzedano 20 statków o pojemności 87.616 ton brutto: w ciągu pierwszych czterech miesięcy br. sprzedano na demontaż 176 statków o pojemności 608.343 ton brutto, to znaczy, że na cały bieżący rok przypadałoby na demontaż 1.825.029 ton brutto, podczas gdy w roku ubiegłym przypadało na cały rok 1.050.576 ton brutto. Wyżej podane cyfry nie obejmują tonażu sprzedanego na demontaż w Stanach Zjednoczonych.

STAWKI FRACHTOWE W ANGLJI.

Według danych Angielskiej Izby Morskiej (Chamber of Shipping) wskaźnik liczbowy frachtów w kwietniu br. wynosił 17.26 tj. o 2,71% niższy jak w marcu br., a 15,02% niższy niż w kwietniu ub. r.

Jeżeli przyjmiemy za rok 1913 stawkę = 100, to w miesiącu sprawozdawczym wskaźnik wynosił 73,76.

STAWKI FRACHTOWE W NIEMCZECH.

Niemiecki wskaźnik liczbowy frachtów wykazuje w miesiącu marcu br. w porównaniu z lutym br. nieznaczną zniżkę. I tak w marcu br. wskaźnik ten wynosił 65,6, w lutym zaś 66,1, w marcu ubiegłego roku wskaźnik wynosił 73,5.

Dla wszystkich grup towarów zanotowano zniżkę frachtów, z wyjątkiem na węgiel z Zagłębia Ruhry na przewóz z Rotterdamu i Emelen do Szczecina. gdzie zanotowano zwyżkę frachtów o około 6%.

Największą zniżkę frachtową notowano na przewóz pszenicy z Australji. nasion oleistych, ryżu i zbóż z Dalekiego Wschodu i zachodniego wybrzeża Ameryki Północnej. Również w znacznym stopniu obniżyły się stawki na przewóz fosfatów z Afryki Północnej do Rotterdamu: zniżka ta wynosiła 6—7 sh. pap., tj. około 14%.

Stawki na przewóz rud, siarki i owoców południowych z portów europejskich Morza Śródziemnego utrzymały się na tym samym poziomie co w miesiącu lutym br.

Stawki na amoniak z Lubeki do portów duńskich obniżyły się o 25%.

RUCH STATKÓW W HAMBURGU W KWIETNIU B. R.

W miesiącu sprawozdawczym zawinęło do portu hamburskiego 1.449 statków o pojemności 1.436.505 n. r. t., podczas gdy w marcu br. zawinęło 1.533 statków o pojemności 1.510.822 n. r. t.

Kolejność bander była następująca: Niemcy 980, statków o pojemności 635.126 ton netto, Anglja 141, Holandja 104, Danja 57, Norwegja 53, Szwecja 25, Ameryka 17, Rosja 14, Francja 8, Grecja 6, Portugalja 5, W. M. Gdańsk 5, Japonja 6, Włochy 7, Czechosłowacja 4, Brazylja 3, Finlandja 3, Egipt 2, Panama, Łotwa i Litwa po jednym statku. W miesiącu kwietniu br. opuściło port hamburski 1.556 statków o pojemności 1.411.515 n. r. t., w poprzednim miesiącu opuściło port 1.648 statków o pojemności 1.493.516 n. r. t. W tem w kwietniu było statków niemieckich 1.080 o pojemności 624.602 n. r. t., w marcu zaś 1.147 statków o pojemności 669.425 n. r. t. —

RUCH STATKÓW W BREMIE W KWIETNIU B. R.

W miesiącu kwietniu br. zawinęły do portu bremeńskiego statki o ogólnej pojemności 544.850 n. r. t. W porównaniu z poprzednim miesiącem oznacza to spadek o 58.239 n. r. t. t. j. około 16%, w porównaniu zaś z kwietniem ub. r. o około 14%. Ten spadek ruchu statków został spowodowany zmniejszeniem odjazdów statków na linjach regularnych i kurczeniem się ruchu trampowego. Również zmniejszyły się obroty towarowe w pięciu najważniejszych portach Wezery. Obroty te wynosiły w miesiącu sprawozdawczym około 330.500 ton towarów, t. j. o 89.200 ton względnie 20% mniej niż w miesiącu marcu br.

Spadek obrotów należy tłómaczyć przedewszystkiem znacznem zmniejszeniem eksportu węgla niemieckiego przez port bremeński.

RUCH STATKÓW W HAMBURGU, ANTWERPJI, NEW-WATERWAY I ROTTERDAMIE.

Ruch statków przedstawiał się w pierwszych czterech miesiącach br. w Hamburgu, Antwerpji, New-Waterway i Rotterdamie, w następujący sposób:

	Hamburg		*Antwerpja*	
	statków	ton	statków	ton
1933	5.527	5.671.039	3.090	5.587.452
1932	6.077	6.031.924	3.090	5.507.884
Różnica	—550	—360.885	—	+ 79.568

	New-Waterway		*Rotterdam*	
	statków	ton	statków	ton
1933	3.603	5.914.367	2 927	4.362.807
1932	3.735	5.804.105	3.078	4.533.982
Różnica	—132	—110.262	151	—171.175

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W KWIETNIU BR.

W miesiącu kwietniu br. zawinęły do portu antwerpijskiego 783 statki o pojemności 1.659.679 ton. podczas gdy w tym samym miesiącu ub. roku zawinęło 735 statków o pojemności 1.595.230 ton. Kolejność bander była następująca: Angija 252 statki. Niemcy 153. Holandja 84. Norwegja 64, Danja 39, Grecja 11. Finlandja 9, Włochy 8, Polska 7, Japonja 7, Panama 6, Estonja 6. Portugalja 5, Łotwa 4, Brazylja 4. Jugosławja 4. Rosja 4, Egipt i Islandja po 1 statku.

BUDOWA WIELKIEGO DOKU W ABO.

Rząd fiński zdecydował się udzielić subwencji w wysokości 1.500.000 Mk. fińskich na budowę wielkiego doku w porcie Abo. Koszty tej budowy oblicza się na około 7.500.000 Mk. fińskich, z tego miasto będzie zmuszone pokryć 6 miljonów Mk. fińskich z własnych funduszów.

FRANCUSKIE PORTY MORSKIE W 1932 R.

W roku sprawozdawczym obroty towarowe portów francuskich zmniejszyły się w znacznym stopniu, z wyjątkiem portu Sète, którego obroty wynoszące w 1931 r. 1.671.168 ton, osiągnęły w 1932 r. sumę 1.761.723 ton.

Obroty portu Rouen zmniejszyły się o 1.239.214 ton: obroty Marsylji spadły z 8.870.632 ton w 1931 r. na 8.530.245 ton w r. 1932, portu Le Hâvre 5.954.300 ton na 5.351.200 ton, Bordeaux z 5.897.036 ton na 5.177.468 ton, Dunkerque z 5.631.819 na 4.970.700 ton itd.

W 1932 roku przez 88 portów francuskich przywieziono 34.460.265 ton towarów, wywieziono zaś 9.649.182 ton towarów.

Stosunek eksportu do importu doznał dalszej zniżki: i tak stosunek ten wynosił w 1928 r. — 44,1%: w 1930 r. — 34,5%; w 1931 r. — 30.8%; w 1932 r. — 27,8%.

Na pierwszem miejscu pod względem obrotów towarowych i ruchu statków jest Marsylja. Ogólny tonaż statków, które przeszły przez port Marsylji w 1932 roku wynosił 8.321.421 ton.

Rouen	8.093.277 ton
Dunkerque	4.164.528 ton
Bordeaux	4.054.207 ton
Le Hâvre	3.935.900 ton
Nantes	2.417.041 ton
Sète	1.513.727 ton
Caen	1.452.122 ton
Boulogne	1.044.199 ton
La Rochelle	957.624 ton

Poza ruchem morskim w wymienionych portach, należy zwrócić uwagę na ich ruch rzeczny. I tak ruch ten przedstawiał się w poszczególnych portach w następujący sposób:

Rouen	4.817.482 ton
Le Hâvre	1.415.302 ton
Bordeaux	1.123.261 ton
Dunkerque	806.172 ton
Nantes	273.238 ton
Sète	247.996 ton
Marseille	208.824 ton

Jeżeli chodzi o ruch pasażerski w portach francuskich, to i on wykazuje dość poważny spadek w porównaniu z 1931 r. Nieznaczny wzrost ruchu pasażerskiego zanotowano jedynie w portach Brest i La Rochelle, znaczny zaś spadek zanotowano w portach: Marseille, Le Hâvre, Calais, Boulogne, Dieppe, Cherbourg.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z OKRĘGU IZBY

SPRAWOZDANIE EKSPORTOWE ZA MIESIĄC KWIECIEŃ 1933 R.

Zboże: Na rynkach zbożowych nastąpiła w miesiącu sprawozdawczym dalsza zwyżka cen jedynie w stosunku do pszenicy. Żyto i jęczmień zatrzymały się na poziomie, osiągniętym w poprzednim miesiącu z tendencją zniżkową, natomiast notowania owsa wykazały dość znaczną obniżkę. Przeciętne ceny za niżej wymienione cztery gatunki zbóż w miesiącu kwietniu wynosiły:

pszenica	35,00—36,00
żyto	17,70—18,00
jęczmień	14,00—15,00
owies	11,00—11,75

Podaż zboża w miesiącu kwietniu znacznie się zmniejszyła a to wskutek wiosennych prac w polu. Ogólnie młyny okazały większe zainteresowanie na pszenicę, wobec czego ceny na ten artykuł znacznie zwyżkowały.

Istnieje przekonanie, że tendencja zwyżkowa na ten artykuł utrzyma się aż do ukończenie prac wiosennych w polu. Według ogólnych informacyj zapasy zboża są jeszcze dość znaczne i niema żadnej obawy, że będziemy sprowadzać zboża z zagranicy. Ogółem obroty w handlu maleją, gdyż dowozy zboża znajdują łatwy zbyt w młynach lokalnych. Wywóz zboża via Gdańsk odbywał się w małych ilościach, gdyż poza P. Z. P. Z., które kupują zboża po cenach rynkowych, nikt zboża nie wywozi. W miesiącu sprawozdawczym zwykle rok rocznie dokonuje się najwięcej tranzakcyj nasionami i zbożem siewnem. W tym roku jednakże tranzakcje nie dopisały, gdyż kupcy niechętnie sprzedawali powyższe artykuły, a rolnicy z powodu braku gotówki znacznie ograniczyli swe zapotrzebowanie, względnie przeprowadzali tranzakcje zamienne z swemi sąsiadami.

Ogółem wywieziono zboża do Gdańska około 745 ton, wartości około 137,5 tys. złotych.

Zboża strączkowego wywieziono za pośrednictwem W. M. Gdańska przeszło 105 ton wartości przeszło 17 tys. złotych.

Nasiona: Nasion wywieziono przeszło 31,5 ton. Eksport kierowany był do Anglji, Danji, Niemiec i częściowo do Gdańska. Eksportowano koniczynę białą, koniczynę czerwoną, szwedzką, gorczycę i tymotkę.

Od początku roku do końca czerwca wywieziono z Pomorza różnych nasion ogółem ca. 225 ton.

Ziemniaki: Eksport ziemniaków wynosił w miesiącu sprawozdawczym 75 ton, wartości 3.058,— zł i kierowany był wyłącznie do Francji. W stosunku do ubiegłego miesiąca eksport zmniejszył się o ca. 91,7%.

Ruch w handlu ziemniakami ustał prawie zupełnie w przeciwieństwie do tego samego okresu roku ubiegłego. Najlepszym dowodem tego jest, że gdy w kwietniu ub. roku wywieziono z Pomorza ziemniaków jadalnych i sadzeniaków 3.763 ton, to w kwietniu br. tylko 75 ton. Załamanie się eksportu tłomaczy się trudnościami, na

jakie napotyka eksport masowy naszych ziemniaków na poszczególnych rynkach odbiorczych. Po części przyczyniły się również do załamania eksportu zbyt wysokie stawki kolejowe, zwłaszcza tranzytowe przez Niemcy, uniemożliwiające kalkulację eksportową.

Przetwory młynarskie: Sytuacja w przemyśle młynarskim na Pomorzu, pracującym na eksport, o ile chodzi o wysokość produkcji pozostaje w stosunku do miesiąca marca bez zmiany; natomiast o ile chodzi o zbyt samych produktów tak na rynku wewnętrznym jakoteż zagranicznym, to w tym dziale nastąpiła pewna dalsza poprawa. Ogółem wywieziono mąki pszennej pośledniej i żytniej pośledniej 1.081,3 ton, wobec 980 ton w ubiegłym miesiącu. Z ilości tej przypada na mąkę pszenną poślednią 528,8 ton, a na mąkę żytnią poślednią 552,5 ton. Eksport kierowany był do Finlandji, Norwegji i Wolnego Portu w Gdańsku.

Ryż i mąka ryżowa: Ogólna produkcja ryżu polerowanego i mąki ryżowej wynosiła w miesiącu kwietniu br. (kampanja rozpoczęta) — 8.312,943 kg, z tego wysłano do kraju 2.344.930 kg, a zagranicę 362.615 kg. Ceny na produkty ryżowe zostały z dniem 1 kwietnia br., tj. z rozpoczęciem się nowej kampanji obniżone o ca. 20%.

Makaron: Wywóz makaronu do Gdańska wynosił 8.505 kg wobec 22.826 kg w ubiegłym miesiącu.

Przemysł pomorski ma możność wywozu makaronu przeciętnie 50 ton miesięcznie do innych krajów. Z powodu wyższych jednak kosztów produkcji, ceny gotowych wyrobów towaru polskiego kalkulują się drożej od wyrobów włoskich i uniemożliwiają eksport. Przy udzieleniu temu przemysłowi pomocy w formie kompensaty towarowej, np. za przywóz korzeni, pomorski przemysł makaronowy mógłby podjąć się eksportu.

Cukier i przetwory uboczne: Kształtowanie się cen cukru na rynkach cukrowych londyńskim i nowojorskim przedstawiało się różnie. Giełda londyńska w czasie od 31. III. do 27. IV. wykazała zniżkę notowań o 5¼ sh. na 1 cwt cukru surowego. Zniżkę tę wywołał przedewszystkiem poważniejszy wzrost zapasów cukru na rynku angielskim, co spowodowało bierne ustosunkowanie się i chwilowe prawie zupełnie zaniechanie większych zakupów ze strony tamt. rafineryj.

Giełda nowojorska natomiast zanotowała w czasie od 1. do 27. IV. zwyżkę notowań cukru o 24 punkty, co spowodowane zostało w głównej mierze przez zniżkę kursu dolara.

Dane cyfrowe, odnośnie produkcji i wysyłki cukru z cukrowni pomorskich przedstawiają się per 1. V. 1933 następująco:

Cukier biały:

do dyspozycji w kampanji 1932/33 po odliczeniu przerobów		60.389 q
wysłano do kraju		32.568 q
zapas na 30. IV. 33		27.821 q

Cukier surowy I. rzutu:

do dyspozycji w kampanji 1932/33 po odliczeniu przerobów		463.309 q

z tego wysłano:

na eksport bezpośredni		49.000 q
do wolnych składów w Gdyni	260.772 q	309.772 q
zapas na 30. IV. 33.		153.537 q

Cukier surowy II. rzutu:

do dyspozycji w kampanji 1932/33. po odliczeniu przerobu	6.459 q
z czego wysłano do kraju	307 q
zapas	6.152 q

Eksport wytłoków suszonych wynosi 133 ton, wobec 131 ton w ubiegłym miesiącu. Rynkiem zbytu była Czechosłowacja i W. M. Gdańsk dla dalszego wywozu.

Trzoda chlewna: Eksport świń z Pomorza wynosił 1010 sztuk wobec 1036 sztuk w ubiegłym miesiącu. Z ilości tej przypada na wywóz do:

Austrji	912 sztuk
Francji	89 sztuk
razem	1010 sztuk

Ceny płacone rolnikom za życie wahały się loco stacja załadowcza od 102—110 zł za 100 kg.

Eksport owiec do Francji wynosił 1238 sztuk wobec 320 sztuk w ubiegłym miesiącu.

Ceny za owce żywe wahały się loco majątek ziemski 70—76 zł za 100 kg.

Bekony i szynki: Eksport świń bitych w formie bekonów na rynek angielski wynosił w miesiącu sprawozdawczym przeszło 689 tys. kg.

Eksport szynek wynosił przeszło 35 tys. kg.

Eksport szynek kierowany był głównie do Anglji, a w mniejszych ilościach do Belgji.

Ceny płacone za świnie bekonowe utrzymane były na poziomie cen ubiegłego miesiąca. Ceny te wahały się od 95—110 zł loco fabryka. Bekoniarnie kupowały i nadal kupują w pierwszym rzędzie materjał bekonowy najlepszy. Chodzi im bowiem o wykorzystanie kontyngentu towarem możliwie bez zarzutu, a to w celu osiągnięcia najwyższych cen.

Ceny uzyskiwane z eksportu za bekony wahały się od 58—64 sh. za 1 cwt., a na szynki od 60—65 sh. za 1 cwt. Zwyżka cen bekonów w stosunku do ubiegłego miesiąca wynosiła około 3%. Szynki zwyżkowały od 3,5 do 19% zależnie od jakości towaru.

Drzewo i materjały drzewne: Sytuacja w przemyśle drzewnym (tartacznym) doznała dalszej poprawy. Zbyt zagranicą zwiększył się w stosunku do ub. miesiąca o przeszło 30%.

Sekcje Eksportowe Materjałów Tartych z Drzew Iglastych, działające na Pomorze wydały w kwietniu br. zaświadczeń na bezcłowy wywóz materjałów tartych (desek i beli) na 3.622,5 ton.

Ogółem wywieziono tarcicy ca. 3200 m³, wartości ca. 1.100 tys. złotych. Rynkami zbytu były kraje: Anglja, Belgja, Danja, Francja, Hiszpanja, Holandja, Niemcy i Szwajcarja.

Pozatem Polska Agencja Eksportu Drewna, Sp. z. o. p. w Gdyni wywiozła jeszcze z poza Pomorza przez Gdynię następujące ilości materjałów, przyczem eksport przez nią dokonany zwiększył się w stosunku do ubiegłego miesiąca o 25%.

do Anglji — tarcicy	19.293 m³
do Belgji — tarcicy	3.434 m³
do Egiptu — kantówek	2.534 m³
do Egiptu — dykt	80 m³
do Szwecji — klocy dębowych	554 m³
Razem:	25.895 m³

Listew na ramy wywieziono 2700 m. b. Rynkiem zbytu była Holandja.

Pasków drzewnych do form hutniczych wywieziono 5.398. Rynkiem zbytu była Anglja. Danja i Niemcy.

Meble (Krzesła): Eksport krzeseł i foteli do Holandji wynosił 9300 sztuk, wobec 6.500 sztuk w ub. miesiącu.

Wikliny i wyroby wiklinowe: Wikliny i wyrobów wiklinowych wywieziono z Pomorza na ogólną wartość 56.679,— zł wobec 41.288,— zł w ub. miesiącu. Z ilości tej przypada na wiklinę i obręczce wiklinowe 46.566 zł, na krzesła (100 sztuk) do Anglji — 4.777 zł, na meble (830 sztuk) do Holandji — 4.976 zł, na kosze (70 sztuk) do Danji 360 zł.

Wyroby gumowe: Artykułem eksportowym było obuwie gumowe letnie.

Wyroby metalowe: Rur żelaznych, odlewów kanalizacyjnych i sanitarji wywieziono w marcu br. 84,3 ton.

Maszyny i narzędzia rolnicze: W miesiącu kwietniu br. wywieziono 10 siewników do nawozów. Rynkiem zbytu była Finlandja. Sytuacja w przemyśle maszyn rolniczych, pracującym na eksport pozostaje w stosunku do ubiegłych miesięcy bez zmiany.

Dreny: Eksport dren do Niemiec wynosił 40 ton.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Ostatnie notowania bekonów na Giełdzie Londyńskiej w dniu 11 bm. nie wykazywały zmian w porównaniu z poprzednim tygodniem.

Notowano w sh. za 1 cwt.:

bekon angielski	92—104
„ irlandzki	82— 96
„ kanadyjski	72— 75
„ duński	78— 83
„ holenderski	72— 76
„ estoński	73— 74
„ litewski	70— 74
„ **polski**	**68— 72**
„ szwedzki	74— 77
„ rosyjski	68— 72

Polskie bekony w Hull notowano 72—74: w Liverpool 72—77; w Cardiff 78—80.

Dowozy do Londynu w tygodniu sprawozdawczym wyniosły 59.052 cwt, z czego na Daanję przypada 29.962; na Szwecję 396, na Polskę 12.314. na Holandję 5.226. na Litwę 3.602.

Naogół tendencja na rynku angielskim była mocna, zwłaszcza na bekon duński, spowodowana małemi dostawami. Duże natomiast dostawy notowano ze Szwecji i Holandji.

W dniu 2/4 maja br. wysłano z Polski do Anglji ogółem 6.480 balotów. z czego 4.730 bal. b przeznaczeniem do Londynu.

Ogólny import bekonu na rynek angielski w miesiącu kwietniu br. wyniósł 963.625 cwt, wobec 760.473 cwt w tym samym czasie roku ubiegłego, oraz 963.625 cwt w roku 1931.

PODWYŻKA CEŁ IMPORTOWYCH W ANGLJI.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawiadamia, że rząd angielski wprowadził nowe podwyżki cła importowego na niektóre artykuły, a mianowicie:

Kartofle. Dawna stawka wynosząca Ł 1 od tonny podwyższona zostaje do Ł 2 od tonny w okresie od 5 maja do 31 sierpnia. Cło to odnosi się do kartofli starych, ponieważ młode kartofle opłacają cło w wysokości Ł 4.13.4 od tonny. Decyzja podniesienia cła na kartofle stare z Ł 1 do Ł 2 uważana jest za oznakę, że podanie związku plantatorów ziemniaków w Anglji, aby cło podwyższone zostało do Ł 4 od tonny w ciągu całego roku nie zostaje uwzględnione przez komitet doradczy do spraw ceł.

Drożdże. Dawna stawka 10% ad valorem. Nowa stawka 4 szyl za cwt.

Koszyki. Dawna stawka 20% ad valorem. Nowa stawka 30% ad valorem.

Rękawiczki dziane. Dawna stawka 20% ad valorem. Nowa stawka 30% ad valorem.

Wyroby garncarskie. Dawna stawka 15—20% ad valorem. Nowa stawka 30% ad valorem.

Rury kanalizacyjne Dawna stawka 15—20% ad valorem. Nowa stawka 25 szyl za cwt.

Olej lniany. Dawna stawka 15% ad valorem. Nowa stawka Ł 3.10.0 za tonnę.

Opał torfowy. Dawna stawka 10% ad valorem. Nowa stawka 20% ad valorem.

Obuwie gumowe. Dawna stawka 20% ad valorem. Nowa stawka 4 szyl. za parę.

Buty gumowe plus 2 pensy lub 3 pensy za parę. Nowa stawka 1½ szyl. za parę.

Obuwie sportowe 8 pensów za parę.

Inne rodzaje 10 pensów do 1 szyl. za parę.

W SPRAWIE OGRANICZEŃ DEWIZOWYCH W GRECJI.

Eksporterzy polscy są często mylnie poinformowani o warunkach uzyskiwania należności za dostarczone na rynek grecki towary. Istniejące w Grecji ograniczenia dewizowe nie hamują tranzakcyj eksportowych z tym rynkiem.

Przydział dewiz dokonywany jest w ramach przyznanych importerom kontyngentów przywozowych, przyczem zasada ta odnosi się do towarów, pochodzących z krajów, niezwiązanych umowami clearingowemi z Grecją, a więc dotyczy i Polski.

Aby uniknąć ryzyka przy zawieraniu tranzakcyj handlowych z importerami greckimi, należy żądać następujących gwarancyj:

1) otwarcie akredytywy nieodwołalnej w jednym z banków polskich,
2) uzyskanie zadatku minimum 20% wartości towaru, przyczem zapłata reszty winna nastąpić przy przedstawieniu dokumentów o nadejściu towaru,
3) w wypadku, gdy nie uda się uzyskać jednej z wyżej wymienionych gwarancyj, należy domagać się od importera greckiego złożenia deklaracji, której wzór otrzymać można w Izbie.

MEBLE W OBROCIE KOMPENSACYJNYM.

Zgodnie z naszem przewidywaniem wyrażonem w ubiegłym tygodniu, wywóz mebli drewnianych niegiętych oraz ich części został uznany z dniem 20 maja za kompensacyjny. Zaświadczenia kompensacyjne udzielane będą przy wywozie mebli i ich części **do wszystkich krajów, ale tylko przy wywozie drogą morską, a więc przez Gdańsk i Gdynię.** Stosunek procentowy ulgi przywozowej do wartości wywiezionego towaru został ustalony na 30 proc. wartości, innemi słowy, wysokość premji wynosi zasadniczo 10,5 proc. wartości faktury. Podobnie jak i przy innych sortymentach przez wartość wywiezionego towaru rozumie się w obrocie komepensacyjnym wartość faktury loco polska granica celna, a więc przy wywozie przez porty, wartość fob.

ZWOLNIENIA DEWIZOWE W CZECHOSŁOWACJI.

Rada Ministrów aprobowała nową listę artykułów, które zostaną zwolnione od obowiązku przedkładania zezwolenia dewizowego przy

imporcie. Z artykułów interesujących Polskę znajdują się na niej: ex poz. 83. skóry, poz. 98 cerezyna, poz. 166 smoła naftowa i węglowa.

Ogłoszenie tej listy ma nastąpić w tych dniach.

SYNDYKAT ZWIERZĘCY W CZECHOSŁOWACJI.

W kwietniu br. ukonstytuowano w Czechosłowacji Syndykat Zwierzęcy. Zakładają go trzy grupy interesentów: rolnictwo, konsumenci i handel. Oficjalny tytuł jego brzmi: „Syndykat dla spieniężania bydła i produktów zwierzęcych w R. C. S."

Syndykat składa się z dwu wydziałów: pierwszy dla regulacji dowozu zwierząt (bydło, trzoda, owce), mięsa, słoniny, sadła i drobiu: drugi dla regulacji dowozu wyrobów mleczarskich (mleko, masło, ser, kazeina) i jaj (wraz z konserwami). Każdy wydział składa się z 15 członków i tyluż zastępców i posiada własny zarząd, składający się z zastępców wszystkich trzech grup założycieli. Oba zarządy wybierają przewodniczącego Syndykatu, którym został były poseł agrarny Chaloupka. Zramienia rządu weszli do Syndykatu zastępcy ministerstwa rolnictwa, spraw zagranicznych, handlu, finansów i aprowizacji, oraz zastępcy Banku Narodowego. Grupę rolniczą zastępuje w Syndykacie „Centrokooperativa", konsumentów — „Centrala Związków Kooperatyw", przemysł i handel — „Svaz Prumyslniku", wreszcie importerów nabiału i jaj — „Centralna Rada Kupiecka".

Rząd zawarł ze Syndykatem umowę, że w czasie od 1. IV. do 31. XII. 1933 r. będą wyłącznie Syndykatowi przydzielane dewizy na import zwierząt i produktów zwierzęcych. Na pierwszem posiedzeniu Syndykatu rozdzielono w następujący sposób kwoty importowe między trzy grupy interesentów:

	Handel i przemysł	Rolnictwo	Konsumenci
Zwierzęta i mięso	50%	25%	25%
Masło	65%	35%	razem z rolnictwem
Jaja	75%	12,5%	12.5%
Ser	88%	12%	razem z rolnictwem

Celem Syndykatu jest regulowanie rynku krajowego oraz dowozu i wywozu zwierząt i produktów zwierzęcych w ten sposób, aby umożliwić krajowemu rolnictwu normalny zbyt tych artykułów i uregulować i ustabilizować ceny, gwarantujące rentowność produkcji i jej rozwoju. Następnie ma Syndykat czuwać nad należytem zaopatrywaniem konsumentów przedewszystkiem w artykuły krajowe, a w razie potrzeby i importowane. Wreszcie należy do niego handel kompensacyjny temi artykułami.

Dla osiągnięcia powyższych celów wyposażony został Syndykat w szereg uprawnień. Przedewszystkiem będzie miał on możność w porozumieniu z Komisją Dewizową ustalać, czy i jakie ilości mają być importowane, z jakich państw i w jakim stosunku ma być ten import rozdzielany na 3 grupy tworzące Syndykat. Następnie jest Syndykat uprawniony do pobierania opłaty manipulacyjnej za pozwolenia przywozu (¼%) oraz w porozumieniu z rządem „opłaty wyrównawczej", o ile tego wymagać będzie potrzeba podtrzymania cen krajowych. Syndykat może również ustalić jaki procent artykułów krajowych musi odebrać importer dla otrzymania pozwolenia przywozu.

Wszystkie zyski Syndykatu, po opłaceniu kosztów administracji mają być przelane do Kasy państwowej. Syndykat podlega kontroli państwowej, sprawowanej przez zastępców rządu i Banku Narodowego, którzy mają prawo wstrzymywać jego uchwały i przedłożyć je rządowi do rozstrzygnięcia.

Przez powołanie tego Syndykatu zostało spełnione stare żądanie agrarjuszy, domagające się go dla ochrony produkcji krajowej. Ucierpi na tem jedynie konsument, który płacić będzie „słuszną cenę, gwarantującą rentowność produkcji". Możność wprowadzenia „opłaty wyrównawczej' przy imporcie wywoła oczywiście protest państw zainteresowanych, gdyż opłata ta stanowić będzie zamaskowane cło. Opłata taka oczywiście zostanie wprowadzona analogicznie jak przy pszenicy przez Syndykat zbożowy.

Powstanie tego syndykatu ma jedynie tylko tę dobrą stronę, że skończył się wreszcie stan niepewności co do losów importu zwierzęcego, co da państwom prowadzącym z Czechosłowacją rokowania handlowe, możność sprecyzowania swych żądań.

Syndykat Zwierzęcy ustalił ostatnio następujące opłaty na pozwolenia przywozu:

za 1 świnię tłustą (bagon)	60 Kc.
za 100 kg tłuszczu	30 Kc.
za kopę jaj	3 Kc.
za 1 kg masła	2 Kc.

HANDEL ZAGRANICZNY MEKSYKU.

Meksykański Departament Statystyki ogłosił ostatnio ciekawe cyfry handlu zagranicznego za 5 ostatnich lat, z których wynika, że udział procentowy Stanów Zjednoczonych w imporcie meksykańskim zwolna się zmniejsza na korzyść krajów europejskich, a w szczególności Niemiec i Anglji, podczas gdy udział Francji nie podlega zmianom.

Objawy te są godne uwagi, gdyż u kupiectwa europejskiego a przedewszystkiem polskiego, uchodziło za dogmat, że konkurencja ze Stanami z rozmaitych względów jest zupełnie niemożliwa. Tymczasem okazuje się, że tak nie jest, gdyż wysiłkom niemieckim udało się poprawić swój stan posiadania w meksykańskim handlu.

Odnośne cyfry przedstawiają się następująco: (w pesach meksykańskich):

Lata	Ogólny import	Udział St. Zjedn. w proc.	Udz. Niemiec w proc.	Udz. Anglji w proc.	Udz. Francji w proc.
1928	357.762.358	67,5	9,1	7,3	4,9
1929	382.247.637	69	8	6.7	5
1930	350.178.416	68	9,4	5,9	5,8
1931	216.585.416	66,7	9	7,2	5,3
1932 pierwsze 10 miesięcy.	150.256.967	63,4	11,5	8,5	5,5

Z innych państw, udział Italji wzrósł z 0,72% w roku 1928 do 1,01% w r. 1932, a Szwajcarji z 0,75% na 1,51%.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły jak również adresy odnośnych firm poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego udziela się informacyj po nadesłaniu 1.— zł. na koszta pocztowe.

242. Pewna osoba posiadająca rozległe stosunki kupieckie, dysponująca kaucją oraz **posiadająca lokal w centrum Lwowa, poszukuje przedstawicielstwa firm gdyńskich na teren Małopolski Wschodniej względnie województwa lwowskiego**

243. Niniejszem komunikujemy, iż szereg firm czechosłowackich pragnęłoby nawiązać stosunki handlowe z firmami polskiemi Powyższe firmy czechosłowackie należą do następujących branż:
   a) Firma, wyrabiająca wózki i krzesła dla chorych oraz t. p. artykuły ortopedyczne.
   b) Firma, wyrabiająca igły różnych gatunków, igły gramofonowe i t. p.
   c) Firma, wyrabiająca maszyny drukarskie różnego rodzaju.
   d) Firma, zajmująca się wyrobem maszyn do numerowania ręcznych i motorowych dla urzędów pocztowych, maszyn do perforacji, urządzeń drukarskich i t. p. Firma chciałaby powierzyć przedstawicielstwo odpowiedniej firmie w Polsce.
   e) Fabryka guzików szklanych.
   f) Fabryka opraw do okularów niklowych i t. p. okularów celluloidowych, soczewek różnego rodzaju pudełek tekturowych i t. p.
   g) Fabryka wykwintnej bielizny damskiej.
   h) Firma, produkująca klisze fotograficzne dla amatorów i fotografów zawodowych oraz klisze fotograficzne lotnicze.
   i) Firma, wyrabiająca formy i sztance dla przemysłu gumowego, celluloidowego, bakalitowego i t. p.

244. Firma czeska pragnęłaby sprzedać do Polski patent na swój wynalazek maszyny do automatycznego wyrobu okuć wszelkiego rodzaju, i poszukuje odbiorców na wymienione artykuły.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

SKRZYNKA ZAPYTAŃ Z DZIEDZINY KOMUNIKACYJNEJ

Począwszy od niniejszego numeru Redakcja „Biuletynu" wprowadza „Skrzynkę zapytań" z dziedziny komunikacyjnej dla stałych abonentów czasopisma.

Wszelkie zapytania z zakresu TARYF KOLEJOWYCH, FRACHTÓW MORSKICH, TARYF ZWIĄZKOWYCH, MOŻLIWOŚCI KOMUNIKACYJNYCH i t. p. należy kierować do Redakcji „Biuletynu" zaznaczając w nagłówku: „skrzynka zapytań komunikacyjnych".

Odpowiedzi na zapytania naszych abonentów umieszczać będziemy w „Biuletynie". Dział ten redagować będą pp: Radca BÜRGEL ref. taryfowy Urzędu Morskiego w Gdyni, T. PANASIEWICZ kierownik Koncesj. Biura Reklamacyj Kolejowych i Porad Taryfowych w Gdyni i J. KUNERT, referent dla spraw komunikacyjnych Izby.

TARYFA AKWIZYCYJNA NA KOLEJACH.

Taryfa Wyjątkowa R-1. refakcje dla nadawców.

Rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 28 kwietnia 1933 r. (Dz. T. i Z. K. nr. 29. 1933) wprowadzono ważne zmiany w Taryfie Wyjątkowej R-1. (T. T. część II. zeszyt 1 b). — Z dniem 1 maja 1933 r. skreślono dotychczasowe brzmienie Taryfy Wyjątkowej R-1. wprowadzając następujące zmiany:

Taryfa Wyjątkowa R-1.

1. **Przedmiot.** Przesyłki drobne zaliczone do klasy drobnicowej I-ej, oraz przesyłki wagonowe towarów, zaliczonych do klas wagonowych 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 10 w K. t. Taryfy Cz. I-B., z wyjątkiem przesyłek towarów przyjmowanych do przewozu na zasadzie postanowień Taryfy Cz. I-A., Załącznik A).

2. **Obszar ważności.** W obszarze ważności podzielono stacje na 3 grupy, grupę A, B i C. W grupie B. znajdujemy między innemi: Od stacyj do stacyj:

Gdańsk — Łódź
Gdynia — Łódź
Łódź — Gdańsk
Łódź — Gdynia.

W grupie C znajdują się między innemi: Od stacyj do stacyj:

Bydgoszcz — Łódź
Bydgoszcz — Warszawa
Grudziądz — Łódź
Grudziądz — Warszawa
Łódź — Bydgoszcz
Łódź — Grudziądz
Łódź — Toruń
Toruń — Łódź
Toruń — Warszawa
Warszawa — Bydgoszcz
Warszawa — Grudziądz

3. **Opłaty** Przewoźne w danej relacji stacyjnej oblicza się według stawek klasy drobnicowej I i normalnych klas wagonowych ustalonych w K. t. Taryfy Cz. I-B. Od sumy pobranego przewoźnego obliczonego według właściwych i zastosowanych prawidłowo rubryk klasy drobnicowej lub klas wagonowych wypłaca się nadawcy refakcję jeżeli udowodni że w ciągu następujących po sobie bezpośrednio 90 dni (kwartał) lub 180 dni (półrocze) nadał w danej relacji stacyjnej w sumie ogólnej conajmniej podane poniżej najmniejsze ilości towarów w przesyłkach zwyczajnych drobnych klasy I-ej lub w przesyłkach wagonowych klas 1—10.

Refakcja od towarów I klasy drobnicowej wynosi 10% od towarów klas wagonowych 1, 2, 3, 4, 5 i 6 również 10%, a od towarów klas wagonowych 7, 8, 9 i 10 — tylko 5%.

Najmniejsze wymagane ilości towarów, nadanych do przewozu w relacjach stacyjnych, wymienionych w obszarze ważności, wynoszą:

w grupie A) — 120 tonn na kwartał lub 240 tonn na półrocze
w grupie B) — 90 tonn na kwartał lub 180 tonn na półrocze
w grupie C) — 60 tonn na kwartał lub 120 tonn na półrocze

Przy każdym dalszym wzroście ilości nadania w danej relacji stacyjnej:
w grupie A) o pełnych 15 tonn na kwartał lub 30 tonn na półrocze
w grupie B) o pełnych 10 tonn na kwartał lub 30 tonn na półrocze
w grupie C) o pełnych 5 tonn na kwartał lub 10 tonn na półrocze
wzrasta należna refakcja za całość nadania w tej relacji stacyjnej o 1%.

Jednakże we wszystkich przypadkach wymiar refakcji nie może przekroczyć:
25% za towary klas wagonowych 1, 2, 3, 4, 5 i 6
20% za towary klasy drobnicowej I
15% za towary klas wagonowych 7 i 8
10% za towary klas wagonowych 9 i 10.

4. **Warunki stosowania.** Przesyłka może zawierać towar jednolity albo też składać się z towarów taryfowanych według różnych klas taryfowych Jednakże do kontyngentu i refakcji wlicza się jedynie towary taryfowane według klas wagonowych 1 do 10 i klasy drobnicowej I. Stosunek wzajemny ilości towarów poszczególnych klas wchodzących do kontyngentu może być dowolny i nie wpływa na zastosowanie refakcji do towaru danej klasy. Refakcji nie udziela się dla tych towarów, do których zastosowano inne taryfy wyjątkowe, lub ulgi taryfowe.

Nadawca obowiązany jest w liście przewozowym i we wtórniku wyszczególnić według nazwy i wagi wszystkie towary, z których składa się przesyłka i zamieścić tak w liście przewozowym jak i wtórniku uwagę, obejmującą towary, wymienione w przedmiocie taryfy, o treści: „Towary na poczet kontyngentu ustanowionego w taryfie wyjątkowej R-1. Obliczenie według taryfy normalnej". Nadawca powinien zażądać od stacji nadania przyłożenia pieczęci stacji pod tą uwagą na wtórniku listu przewozowego.

Podania reklamacyjne o wypłacenie refakcji należy wnosić do D. O. K. P., w okręgu której leży stacja nadania najwcześniej w 90 dni po nadaniu pierwszej przesyłki, zaliczonej do kontyngentu kwartalnego i nie później niż 90 dni po nadaniu ostatniej przesyłki zaliczonej do tego kontyngentu, czyli nie później niż w 180 dni od dnia nadania pierwszej przesyłki. W przypadku, gdy kontyngent jest półroczny, terminy te obliczyć należy w podwójnej wysokości (180 i 360 dni). Do podania reklamacyjnego należy dołączyć: rachunek refakcyjny, wykaz, jak zebrano wymagany kontyngent i wtórniki listów przewozowych.

NOWE ZNIŻKI TARYF KOLEJOWYCH.

Ministerstwo komunikacji obniżyło z dniem 15 i 20 maja b. r. przewozowe taryfy kolejowe dla szeregu materjałów, a mianowicie: dla piasku, żwiru i żwirku o 10%, dla gliny surowej o 10%, dla odpadków jutowych o 33%, dla siarczanu miedzi o 17% (przy eksporcie przez porty polskie), dla nawozów azotowych o 10%, dla celulozy o 30% (przy eksporcie przez porty polskie), dla jaj o 25% (przy wywozie przez granicę lądową), dla ściółki torfowej i torfu o 30%, dla odpadków przy wyrobie dekonów (wnętrznności zwierzęce, ozory, móżdżek, cynadry, płuca, serca, głowizny itp.) o 25%, dla słupów teletechnicznych o 15% (przy wywozie przez porty polskie).

Są to dalsze zniżki, które łączą się z całokształtem akcji, prowadzonej przez min. komunikacji w dziedzinie udzielania życiu gospodarczemu ulg przewozowych. Poprzednie zniżki wprowadzone były w marcu i w kwietniu. Poza tem ministerstwo komunikacji udzieliło dalszych zniżek taryfowych dla drzewa i jego produktów eksportowanych z Polski przez porty polskie z Wileńszczyzny, a mianowicie dla drzewa jodłowego świerkowego i sosnowego 5%, dla deszczułek, skrzyń, pak, podkładów kolejowych itp. z drzewa miękkiego o 5%, dla drzewa celulozowego, kopalniaków, okrąglaków, żerdzi itp. 5%, dla drzewa użytkowego: dłużyc, kloców, bloków nieobrobionych o 5%.

Również te same wyroby drzewne tarte i heblowane uzyskały zniżkę 5%. Ponadto przewóz kauczuku z portów polskich do Lidy oraz wywóz wyrobów gumowych z Lidy do portów polskich uzyskał zniżkę taryfową w wysokości 10%.

LISTY PRZEWOZOWE „NA OKAZICIELA WTÓRNIKA LISTU PRZEWOZOWEGO".

Dotychczasowy regulamin przewozu przesyłek towarowych nie przewidywał anonimowych odbiorców przesyłek, przeciwnie stwierdzał, że adresy bezimienne jak naprzykład: „na zlecenie" albo „na okaziciela wtórnika listu przewozowego" są niedozwolone. Z dniem 1 maja 1933 r. Ministerstwo Komunikacji zreformowało te przepisy w tym sensie, że wprawdzie adresy „na zlecenie" w dalszym ciągu nie są dozwolone. natomiast koleje przyjmują pod specjalnemi warunkami listy przewozowe adresowane „na okaziciela wtórnika listu przewozowego".

Do najważniejszych warunków pod któremi kolej przyjmuje przesyłki „na okaziciela wtórnika", należą z natury rzeczy warunki omawiające wypadek zaginięcia wtórnika. Mianowicie w razie zaginięcia wtórnika powinna osoba, żądająca wydania przesyłki. złożyć na stacji przeznaczenia oświadczenie, w którem należy podać istotną treść zaginionego wtórnika listu przewozowego i uprawdopodobnić jego utratę oraz uprawnienie do jego posiadania. Kolej wydaje pokwitowanie na dowód przyjęcia takiego oświadczenia. Po otrzymaniu oświadczenia kolej zobowiązana jest niezwłocznie ogłosić zaginięcie wtórnika listu przewozowego i zawiadomić o tem nadawcę, a ewentualnie także t. zw. domicyljata, to jest osobę, którą nadawca może (ale nie musi) wskazać w liście przewozowym, jako tą, którą stacja przeznaczenia obowiązana jest zasadniczo zawiadomić o przybyciu przesyłki. Koszty związane z ogłoszeniem i zawiadomieniem ponosi osoba. składająca oświadczenie. Po publicznem ogłoszeniu o zaginięciu wtórnika kolej zobowiązana jest zawiadomić o przybyciu przesyłki. Przesyłkę wydaje się osobie, która złożyła oświadczenie, po upływie 10 dni od dnia wywieszenia ogłoszenia, ale dopiero wtedy, jeżeli od chwili przybycia przesyłki upłynęło conajmniej 30 dni. (Nawiasem mówiąc towary łatwopsujące się. a więc naprzykład ładunek świeżych jagód), nie będą mogły korzystać z przesyłek na okaziciela.

Jeżeli jednak wtórnik zostanie przedłożony przez jakąś osobę trzecią w międzyczasie, tj. przed wydaniem przesyłki osobie składającej oświadczenie o zaginięciu. kolej wydaje przesyłkę nie składającemu oświadczenie, a temu. który zgłosił się z wtórnikiem. Okaziciel wtórnika musi w tym wypadku na żądanie kolei żelaznej potwierdzić jej odbiór oraz wylegitymować się.

Wszelkie prawa związane z posiadaniem wtórnika listu przewozowego, wygasają z chwilą wydania przesyłki na podstawie oświadczenia. Choćby się i wtedy zgłosił prawdziwy posiadacz wtórnika, to wówczas już jest zapóźno i kolej nie ponosi żadnej odpowiedzialności wobec niego.

Ministerstwo Komunikacji wydało jednocześnie szczegółowe przepisy wykonawcze. w których omówiono dokładnie sprawę zawarcia umowy o przewóz, taryfę opłat. terminu dostawy i odbioru i td. Nie będziemy tutaj szerzej się nad nimi rozwodzić. zaznaczymy tylko. że kolej ma prawo w przyszłości ograniczyć stosowanie tych listów przewozowych w stosunku do taryf wyjątkowych. do których jak wiadomo włączone jest niemal bez reszty drzewo. następnie. że przesyłek nadawanych na okaziciela wtórnika nie można obciążać żadnemi zaliczkami w gotowiźnie. i wreszcie. że w przyszłości kolej może ustanowić w taryfie opłaty dodatkowe przy przesyłkach na okaziciela wtórnika. Tymczasem obowiązują opłaty zwykłe przyczem ceny druku są następujące: za blankiety listów przewozowych na okaziciela wtórnika — 10 gr: za sporządzenie wtórnika listu przewozowego — 20 gr: za wydanie na żądanie nadawcy poświadczenia o nadaniu przesyłki na okaziciela wtórnika 20 groszy.

Wprowadzenie listów przewozowych na okaziciela uważać należy za pewnego rodzaju próbę. której wyników zgóry oceniać nie można i trzeba czekać na egzamin życia.

W SPRAWIE OPŁAT, POBIERANYCH PRZEZ KOLEJOWE AJENCJE CELNE.

Praktyka wykazała, że poszczególne kolejowe Ajencje Celne pobierają opłaty za dokonanie na polecenie Urzędu Celnego sprawdzenie przy wypuszczeniu zagranicę przesyłki, odprawianej jako wywóz z głębi kraju (Tar. Tow. Część I B str. 203 pkt. 5) nawet w tych wypadkach, kiedy to sprawdzenie wogóle nie było dokonane lub też kiedy to sprawdzenie polegało tylko na przedstawieniu przesyłki do sprawdzenia, jednak bez udziału kolejowej Ajencji Celnej w samem sprawdzeniu.

Ponieważ podobne wypadki miały miejsce najczęściej przy przesyłkach wyrobów hutniczych, Związek Polskich Hut Żelaznych wystąpił do Ministerstwa Komunikacji o wydanie odpowiedniej instrukcji w tej sprawie, a ponadto o obniżenie wysokiej taksy opłat za te czynności.

Obecnie Ministerstwo Komunikacji zawiadomiło Związek Polskich Hut Żelaznych, że wydane zostało zarządzenie, aby opłaty pobierane przez Ajencje Celne za sprawdzanie przesyłek, pobierano tylko w tych wypadkach, w których Urząd Celny wyjściowy żąda sprawdzenia przesyłki pod względem ilości sztuk, rodzaju względnie stanu opakowania i cech; w wypadkach, gdy czynności kolei ograniczają się do zdjęcia zamknięć celnych lub uchylenia drzwi wagonu w celu umożliwienia urzędnikowi celnemu zajrzenia do wagonu, opłat zaliczyć nie należy.

RUCH TELEFONICZNY MIĘDZY POLSKĄ I KRAJAMI POZAEUROPEJSKIEMI.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów komunikuje, że z dniem 15 maja br. wprowadza sie ruch telefoniczny międzv Polską z jednej strony a Indjami francuskiemi, Marokkiem francuskiem, Argentyną, Brazylją, Chili, Urugwajem i Egiptem z drugiej strony via Warszawa-Paryż.

W Polsce dopuszcza się narazie do ruchu: Warszawę, Bielsko, Bydgoszcz, Gdynię, Katowice, Kraków, Lublin, Lwów, Łódź, Poznań i Wilno.

Opłaty w poszczególnych relacjach są następujące:

Relacje telefoniczne między Polską a:	Podział taks			Pełna opłata za 3 minut rozmowę zwykłą
	Polska fr.	Niemcy fr.	Francja i Radjo fr.	fr.
Indochinami franc.	10,—	10,—	91,50	111,50
Marokkiem francuskiem	10,—	10,—	27,—	47,—
Argentyną: I strefa	10,—	10,—	140,—	160,—
Argentyną: II strefa	10,—	10,—	146,—	166,—
Brazylją	10,—	10,—	140,—	160,—
Chili	10,—	10,—	155,—	175,—
Urugwajem	10,—	10,—	146,—	166,—
Egiptem	10,—	10,—	80,—	100,—

Wykaz relacji w krajach zaeuropejskich i godzin, w których mogą być przeprowadzone rozmowy:

Połączenia	Godziny połączeń (Czas środkowo-europejski)	Dopuszczone relacje telefoniczne
Indochiny franc. via Paryż—Saigon.	12,45 — 13,45	Saigon, Cholon, Phom, Penh
Marok franc. via Paryż—Rabat	8—10 i 14—15	wszystkie urzędy w Marokku franc. i Tanger
Argentyna via Chili — Paryż Urugwaj — Buenos Aires	12,30 — 18.30	wszystkie urzędy w Argentynie, Chili i Urugwaju
Brazylja via Paryż — Rio de Janeiro	14,00 — 17.30	wszystkie urzędy prowincyj Radio de Janeiro i Minas Geraes oraz sieci Sao Paulo i Santos.
Egipt via Paryż — Caire	10—12 i 15—16	Alexandria, Assouan, La Caire, Louqsor, Port Said

KOMUNIKACJA TELEFONICZNA MIĘDZY POLSKĄ I PALESTYNĄ

Ministerstwo Poczt i Telegrafów zawiadamia, że z dniem 1 maja b. r. został wprowadzony ruch telefoniczny między Polską i Palestyną via Berlin — radjo Cairo lub via Berlin—Londyn—radjo Cairo.

W Polsce dopuszczono do ruchu narazie: Warszawę, Bielsko, Bydgoszcz, Gdynię, Katowice, Lublin, Lwów, Łódź, Poznań i Wilno — w Palestynie: Gaza, Haifa, Jaffa i Jerusalem.

Opłata za trzyminutową rozmowę zwykłą między Polską i Palestyną wynosi 190 zł. 80 gr. i za każdą dalszą minutę lub część tejże 1/3 powyższej stawki.

Ruch telefoniczny z Palestyną odbywa się w godzinach od 8 do 12 oraz od 17 do 19 według czasu środkowo-europejskiego.

SPRAWY PODATKOWE

UMORZENIE NIEPŁATNEJ CZĘŚCI PODATKU MAJĄTKOWEGO.

Ministerstwo Skarbu poleciło podległym instancjom przystąpić natychmiast do umorzenia płatnikom podatku majątkowego niepłatnej części tego podatku, a to w myśl ustawy o nadzwyczajnej daninie majątkowej. Przed przeprowadzeniem umorzenia będzie u każdego płatnika podatku majątkowego sprawdzona wysokość płatnego podatku oraz ustalona dokładnie niepłatna część podatku, która ma ulec umorzeniu.

Umorzenie podatku przeprowadza się z urzędu bez zawiadomienia o tem płatników. Na żądanie płatnika władze skarbowe mają obowiązek zakomunikować mu sposób obliczania płatnego i niepłatnego podatku majątkowego. Po dokonaniu umorzeń władze skarbowe wystąpią z urzędu z wnioskami o skreślenie hipotecznego zabezpieczenia umorzonej części podatku majątkowego oraz zwolnią inne zabezpieczenia w postaci gwaran-

cyj bankowych, kaucyj gotówkowych i t. p., ustanowionych na zabezpieczenie umorzonej części podatku majątkowego.

Nadpłaty powstałe wskutek umorzenia niepłatnej części podatku majątkowego, będą przekazane na poczet innych płatnych należności skarbowych, a w razie braku takich należności zwracane będą płatnikowi w gotówce.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

W SPRAWIE ODDŁUŻANIA PRZEMYSŁU.

W sprawie rzekomego oddłużenia przemysłu, a właściwie w sprawie projektu studjów i akcyj idących w tym kierunku pojawiają się ostatnio w prasie różne wiadomości częściowo nieścisłe, a częściowo między sobą sprzeczne.

W rzeczywistości faktem jest, że na terenie rządowym, a mianowicie w łonie Prezydjum Rady Ministrów i Ministerstwa Skarbu rozpoczęto myśleć o akcji ulg kredytowych dla przemysłu, analogicznej z akcją przeprowadzoną dla rolnictwa. Rozmiary tych ulg miałyby być jednak znacznie mniejsze od ulg, dokonanych na rzecz rolnictwa. Głównym motywem przystąpienia do tej sprawy jest jednak problemat odciążenia kredytowego przedsiębiorstw państwowych.

W związku z tem wyłoniła się m. in. myśl, by działalność Banku Akceptacyjnego rozszerzyć także i na zamrożone kredyty przemysłowe. Wobec faktycznych trudności jednak, na które napotyka ta sprawa, Ministerstwo Skarbu w swoich obecnych studjach tego problematu ograniczyło się ostatnio na kwestję reformy nadzorów sądowych. W Ministerstwie Skarbu są obecnie rozpatrywane odnośne poglądy sfer przemysłowych, które wysunęły szereg postulatów w tej dziedzinie.

Przedewszystkiem więc sfery przemysłowe wskazały, iż trzymiesięczny okres odroczenia wypłat jest za krótki, aby w ciągu jego trwania można było dokonać poważniejszych prac w kierunku sanacji przedsiębiorstwa. Prekluzyjny okres trwania odroczenia wypłat obecnie 9 miesięcy jest również — zdaniem naczelnych organizacyj przemysłowych — zbyt krótki. Gruntowna sanacja przedsiębiorstw zdolnych do życia wymagać może nieraz dwóch okresów operacyjnych, zwłaszcza, jeśli brać pod uwagę przewlekły charakter kryzysu. Należy dodać, iż każde bez wyjątku przedsiębiorstwo, któremu udzielono odroczenia wypłat, ma z reguły zaległości podatkowe i zaległości z tytułu składek do ubezpieczalni społecznej. Ponieważ na te zobowiązania odroczenie wypłat się nie rozciąga, więc zarówno Skarb Państwa, jak i gminy i instytucje ubezpieczeń społecznych starają się wykorzystać okres nadzoru, w ciągu którego inni wierzyciele nie mają prawa egzekucji do wzmożonego ściągania należnych im sum. Z tego też względu należy rozszerzyć odroczenie wypłat i na zaległości ciężarów publicznych z wyłączeniem jednak wpłat bieżących. Zdaniem naczelnych organizacyj przemysłowych, okres odroczenia wypłat obejmować winien 6 miesięcy, przyczem nadzór mógłby być przedłużony trzykrotnie, t. j. do 2 lat. Odroczenie wypłat rozciągałoby się ponadto na zaległe

podatki skarbowe i komunalne, jak również na zaległości z tytułu świadczeń socjalnych. —

ZMIANY W SKAŻANIU SOLI PRZY KONSERWACJI SKÓR SUROWYCH.

W połowie grudnia ub. r. Rada Naczelna Związków Przemysłu Garbarskiego w Polsce zwróciła się do Ministerstwa Skarbu z postulatem zmiany środka skażającego do soli, niszczącego skóry surowe. W odpowiedzi na memorjał Rady Ministerstwo udzieliło ostatnio odpowiedzi, w której zakomunikowało, że postulat zmiany środka skażającego do soli, przeznaczonej na cele solenia i konserwowania skór surowych, zostanie zrealizowany przy nowelizacji przepisów obecnego rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 19 lipca 1932 r. o obrocie solą, która to nowelizacja nastąpić ma w najbliższym czasie.

Do czasu wydania nowego rozporządzenia Ministerstwo Skarbu będzie załatwiać przychylnie indywidualne podania, wnoszone w trybie p. 34, ust 4 powołanego rozporządzenia z dnia 19 lipca 1932 r. o obrocie solą, o zezwolenie na użycie do skażania soli na cele przemysłu garbarskiego środka skażającego szczególnego w postaci 2 kg. sody bezwodnej i 1 kg naftaliny na każde 100 kg sody.

PRZEPISY O KSIĘGACH HANDLOWYCH.

Wyszła z druku broszura „Przepisy Ustawodawstwa Podatkowego o Księgach Handlowych i Uproszczonych" Dr. A. Biera, wydana nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Lublinie. W pracy swej omawia autor praktyczny cel prowadzenia ksiąg handlowych i podaje niezbędne wiadomości dla osób prowadzących tego rodzaju księgi. Ze względu na to. że praca oparta jest na rozporządzeniu w sprawie prowadzenia, badania i oceny ksiąg handlowych dla celów państwowego podatku przemysłowego oraz, że omawia jedynie całkowicie wyjaśnione zasady oparte na najnowszem ustawodawstwie — zaleca się nabycie tego wydawnictwa. Zamówienia przyjmuje Izba Przemysłowo-Handlowa w Lublinie (Powiatowa 3) w cenie 1,50 zł za jeden egzemplarz. —

WYCIECZKI NA WYSTAWĘ ŚWIATOWĄ W CHICAGO.

W związku ze spadkiem w ostatnich czasach kursu dolara wyłaniają się możliwości zwiedzenia WYSTAWY ŚWIATOWEJ W CHICAGO ze cenę znacznie niższą, niż poprzedno przewidziano.

Linja Gdynia—Ameryka chcąc wykorzystać tę konjukturę i pójść jak najdalej na rękę polskim turystom, obniżyła cenę wycieczek na tę Wystawę kalkulowaną w dolarach, o 15% — biorąc za podstawę dzisiejszy kurs dolara, tj. zł 7,40. Oczywiście, o ile kurs dolara poprawi się, to obecnie obniżone złotowe ceny wzrosną w tym samym stosunku co i kurs dolara.

Uwzględniając powyższe — wykupienie w jaknajszybszym czasie karty okrętowej leży w interesie wszystkich osób zamierzających wziąść udział w wycieczce przez „Duży staw", by w ten sposób za-

pewnić sobie tanim kosztem przejazd do Ameryki, zwiedzenie większych miast Stanów Zjednoczonych, wreszcie tak ciekawej i imponującej imprezy, jaką jest bezsprzecznie odbywająca się Wystawa w Chicago pod nazwą **„Postęp Stulecia“.**

Doceniając znaczenie tej wystawy i konieczność, aby możliwie najwięcej osób z Polski mogło ją zwiedzić — Polsko—Amerykańska Izba Handlowa udzieliła swego protektoratu wycieczkom, które udadzą się do Stanów Zjednoczonych A. P. okrętami **Linji Gdynia—Ameryka.**

Każdy, zamierzając wziąść udział w wycieczce, winien udać się do Warszawy, by zapewnić się, że uzyska w Konsulacie Amerykańskim wizę turystyczną. Wyjeżdżając należy zabrać dokumenty, któreby stwierdzały, że osobiste sprawy majątkowe, handlowe, rodzinne itd. tak wiążą daną osobę z Polską, że nie może pozostać na stałe w Ameryce. — Przedtem jednak należy zgłosić się w Biurze **„Linji Gdynia—Ameryka** w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 116, celem uzyskania bliższych informacyj i pomocy w uzyskaniu niezbędnych dokumentów.

NOWY PRZEMYSŁ W HOLANDJI.

Konsulat R. P. w Antwerpji donosi, że w Hadze powstała — pomimo kryzysu — fabryka wełny stalowej.

Produkt ten wyrabiany jest z 35 kg miękkich taśm stalowych, szerokości dłoni.

Produkcja obliczona jest na 2250 kg tygodniowo.

Odbiorcami wełny stalowej są fabryki mebli, konserw (wełna używana do politurowania puszek) i konsumenci prywatni (wełna do czyszczenia naczyń kuchennych).

PODWYŻSZENIE AGIA W JUGOSŁAWJI.

Państwowy Instytut Eksportowy zawiadamia, że Bank Narodowy Królestwa Jugosławji wyrównał agio dla wszystkich walut i dewiz zagranicznych na 28,5%. Dotychczas agio dla dewiz krajów, które mają umowy clearingowe z Jugosławją, wynosiło 28,5%, dla wszystkich zaś innych walut i dewiz 20%. Wobec nacisku jugosłowiańskich kół handlowych spodziewane jest dalsze podwyższenie agia.